

الأعراف البحرية وأحكامها في السفن العربية

حسن صالح شهاب

الأعراف البحرية وأحكامها
في السفن العربية

حسن صالح شهاب

© هيئة أبوظبي للثقافة والتراث، المجمع الثقافي
فهرسة دار الكتب الوطنية أثناء النشر

شهاب، حسن صالح
الأعراف البحرية وأحكامها في السفن العربية / حسن صالح شهاب . – ط1 .– أبوظبي: هيئة أبوظبي للثقافة والتراث، المجمع الثقافي، 2009.
ص. : ؛ سم.
ت دم ك: 978-9948-01-235-1
1– الملاحة عند العرب. 2– السفن – شبه الجزيرة العربية – مصطلحات. أ– العنوان.
LC VK113.A65.S55 2009



أبوظبي للثقافة والتراث
ABU DHABI CULTURE & HERITAGE

الطبعة الأولى 1430هـ 2009م

صورة الغلاف: عمر الزعابي
تصميم الغلاف: صالح المرزوقي

أبوظبي – الإمارات العربية المتحدة
ص.ب: 2380 ، هاتف: 300 6215 2 971 +

publication@adach.ae
www.adach.ae

الأعراف البحرية وأحكامها
في السفن العربية

مقدمة

قبل بضع سنوات من تاريخ هذه المقدمة شرعت في جمع ما وجدته من الأعراف البحرية في مؤلفات البحارة المتقدمين؛ كابن ماجد، وسليمان المهري، وغيرهما، ورأيت أن ما جمعته منها كان لمحات عابرة، خاصة بسياسة المركب ومواسم رحلاته في عرض البحر، خلال السنة البحرية، فأرجأت الكتابة في هذا الموضوع، حتى وقعت بين يدي نسخة مصورة من مخطوط في المصطلحات البحرية، بعثها إليّ (المجمع الثقافي) في (أبوظبي) في شهر مايو 2003م، مع نسخة من طبعته التجريبية بقصد مراجعتها وإضافة ما أراه ملائماً لموضوعها. فوجدت فيه من الأعراف البحرية في العادات والمعاملات والأحكام ما يكمل ما جمعته منها من قبل.

كان عنوان المخطوط: «القاموس البحري»، ومؤلفه يدعى بدر بن أحمد الكَسادي، عمل بحاراً – كما ذكر في مقدمة القاموس – مدة من حياته خلال النصف الأول من القرن العشرين، وهو من عائلة عريقة في الملاحة بمدينة (الدِّيس الحامي) بساحل حضرموت اليمن، تلك المدينة الصغيرة التي أنجبت في العصور المتأخرة بحارة جابوا عرض المحيط الهندي طولاً وعرضاً؛ فكانت في ذلك كمدينة (صُور) في عُمان، ومدينة (الكويت) في الخليج.

ومع أن الأعراف في القاموس قد تختلف بعض الشيء عن الأعراف التي كانت سائدة عند بحارة عُمان والخليج؛ فقد رأيت أن أضمها إلى أعراف البحارة المتقدمين، كمحاولة رائدة في هذا المجال، آملاً أن تتبعها محاولات أخرى تستكمل جميع الأعراف والأحكام البحرية عند البحارة العرب كافة، المتقدمين منهم والمتأخرين.

وسيلاحظ من له إلمام بقواعد الملاحة من القراء أنني أدخلت ضمن العادات البحرية قواعد سير السفينة، ومنها ما يعد من قواعد الملاحة، كعدم الخروج من الميناء أو الدخول إليه في وجه أشعة الشمس وقت شروقها أو غروبها. وكاتباع أسلوب (الكاوية) في تصريف سير السفينة في وجه الريح العاصف المعاكس لمجراها، وغيره. فقد وجدت أن حركة السفينة من خروجها من أي ميناء إلى وصولها إلى ميناء آخر تدخل ضمن قواعد السير المعتادة للسفينة.

وفي الفصل الأخير من الكتاب – وهو فصل العادات والأساطير – قارنت بين حفلات (التّجْلُوب) التي تقيمها نساء بحارة السفن التي لم تصل إلى (الدِّيس الحامي) في موعدها المرتقب، وحفلات نساء بحارة الغوص في الخليج عند تأخر عودة سفن الغوص إلى مينائها الأصلي. ولا أعلم ما إذا كانت نساء بحارة سفن التجارة البحرية في عمان والخليج يقمن حفلات تشبه حفلات (التجلُوب) عند نساء بحارة حضرموت إذا تأخرت عودة هذه السفن إلى موانئها الأصلية أم لا.

في الختام أكرر القول بأن هذا الكتاب ما هو إلاّ محاولة أولى في لمّ شتات الأعراف البحرية عند العرب؛ فإذا كان ثمة أعراف لم تذكر فيه فأرجو أن يستدرك ذلك في طبعة الكتاب التالية.

والله ولي التوفيق..

المؤلف

2003/12/15م

(1)
السنة البحرية ومواسم السفر

(1)

السنة البحرية ومواسم السفر

تعرف المرحلة التي تكون خلالها مياه المحيط الهندي والرياح الموسمية ملائمة للملاحة الشراعية طولاً وعرضاً في هذا المحيط عند البحارة بالسنة البحرية، وتبدأ مع بداية ضعف هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، المعروفة بـ(الكَوْس) عند البحارة، وتنتهي السنة البحرية حينما يشتد هبوب هذه الرياح، وتوافق بداية شدتها غالباً في أوائل شهر يونية، وبداية ضعفها في أوائل سبتمبر. فمن بداية شهر يونية إلى منتصف شهر أغسطس تتوقف الملاحة الشراعية في عرض المحيط الهندي، ويوافق هذا التاريخ بحساب سنة النيروز العربي الهندي الفترة من مئتين إلى مئتين وثمانين من أيام سنة هذا النيروز تقريباً. قال ابن ماجد في أرجوزة «الحاوية»:

فغلقه يمكث ربع عام ... مدة تسعين من الأيام

يعني أن غلق البحر في وجه الملاحة الشراعية يمكث ربع عام؛ أي مدة تسعين يوماً:

من أول المئتين يا فطينا ... لأول المئتين والتسعينا

فهذه التسعين فيها الغلقا ... حقيق من جاز بها أن يشقى

فالنيروز عند البحارة المتقدمين يختلف عن نيروز البحارة

المتأخرين، فالأول هو- كما قال ابن ماجد- «النيروز العربي الهندي»، وأوله يوافق الثالث عشر من شهر تشرين الثاني (نوفمبر)، حين قال في «الحاوية»:

أما ذوو الأزياج والحساب	**فعندهم النيروز بالصواب**
بعد أحد يا صاح والعشرينا	**ثاني شهور الروم في تشرينا**
وعندنا ينزل ثالث عشر	**إكليلها بالفجر بهذا الشهر**

يقول إن أول النيروز عند علماء الأزياج (جمع زيج)- وهي جداول فلكية يعرف بها سير الكواكب وتقويمها- يوافق اليوم الحادي والعشرين من شهر تشرين الثاني، أما عندهم- أي عند البحارة- فأوله يوافق اليوم الثالث عشر من هذا الشهر مع طلوع منزلة (الإكليل) بالفجر.

وكان هذا النيروز يكبس كل سنة بربع يوم؛ قال سليمان المهدي: «وهذا الربع اليوم في كل سنة لأجل الكبيسة لئلا يختل الحساب على طول الزمان؛ لأن النيروز سنته ثلاث مئة وخمسة وستون يوماً، والسنة الشمسية ثلاث مئة وخمسة وستون يوماً وربع يوم. فمن حسب على النيروز و لم يحسب الكبيسة يختل حسابه في كل أربع سنين يوماً[1]».

(1) سليمان بن أحمد المهري، المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر، ب 7 (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

وفيما يلي مقابلة تقريبية بين أول الشهر الشمسي ونهايته وبين ما يوافقهما من أيام سنة النيروز العربي:

النيروز	الشهر الشمسي
1	13 نوفمبر
17	30 نوفمبر
18	1 ديسمبر
48	31 ديسمبر
49	1 يناير
79	31 يناير
80	1 فبراير
107	28 فبراير
108	1 مارس
138	31 مارس
139	1 أبريل
168	30 أبريل
169	1 مايو
199	31 مايو
200	1 يونية
229	30 يونية
230	1 يولية

260	31 يولية
261	1 أغسطس
291	31 أغسطس
292	1 سبتمبر
321	30 سبتمبر
322	1 أكتوبر
352	31 أكتوبر
353	1 نوفمبر
365	12 نوفمبر

أما البحارة المتأخرون فقد استعملوا في تقويمهم النيروز القبطي، والذي يبدأ– كما نعلم– من اليوم الأول من شهر توت من السنة القبطية، ويوافق اليوم الخامس عشر من شهر أغسطس / آب. فيصير الفرق بينه وبين نيروز البحارة المتقدمين تسعة وثمانين يوماً يتقدم بها النيروز القبطي على النيروز العربي عند البحارة المتقدمين. ولعل سبب استعمال البحارة المتأخرين للنيروز القبطي هو أن أوله يوافق موعد استعداد المراكب للسفر إلى الهند، أي موعد بداية السنة البحرية، أو بالأصح بداية مرحلة الملاحة الشراعية، التي تستمر– كما ذكرنا– إلى الأول من شهر يونية. فالملاحة لا تتوقف في المحيط إلا في أيام شدة الرياح الجنوبية الغربية فقط، ولاسيما في عرض المحيط، فالملاحة مع

هذه الرياح لا تكون– كما ذكرنا– إلا في مرحلتين، الأولى في بداية هبوبها، والثانية في أواخره، ولا تتجاوز المرحلتان ثلاثة شهور. أما الملاحة بالرياح الشمالية الشرقية فلا تنقطع، فهذه الشهور التسعة هي السنة البحرية عند البحارة، وتحسب بأيام سنة النيروز العربي عند المتقدمين منهم والقبطي عند المتأخرين على النحو التالي:

أ– أول الكوس (الرياح الجنوبية الغربية):

تسمى عند البحارة المتقدمين (رأس الريح) و(الغلق)؛ لأن البحر يغلق بعدها في وجه الملاحة الشراعية. قال ابن ماجد في «الحاوية»[1]:

وينبغي معرفة الأرياح ومغلق البحر والمفتاح

ويقصد بالمفتاح المرحلة الأخيرة من هذه الرياح، لأن البحر ينفتح بها للملاحة الشراعية، فلا تتوقف إلا بعد مرحلة (الغلق)، وهي نهاية السنة البحرية. وفي (الغلق) تجري عند المتقدمين الرحلات التالية:

من ساحل جزيرة العرب الجنوبي إلى الهند

ـ من (عدن) إلى (جوزرات) و(كُنكْنُ): إذا سافر في 140 أو

(1) سليمان بن أحمد المهري، العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية، ب 6، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

150 من النيروز (2 أو 12 أبريل)، وقدر على الوصول إلى (الشحر) في 170 مـن الـنيروز (2 مـايـو) أمـكـنـه أن يسـافـر إلى (جـوزرات) و(كنكن)، أما (منيبار) فلا يقدر على الوصول إليها، لأن الأمطار عليها غزيرة في هذا الوقت. فمنيبار أو مليبار على القسم الجنوبي من ساحل الهند الغربي، ويليها شمالاً (تلوان) و(كنكن)، وفي أقصى الشمال (جوزرات) أو (كوجرات).

فالريـاح تكـون شـمالية شـرقية عند الخروج من عدن، ويسمي الـبـحـارة هـذه الـريـاح (أزْيَب)، فـمـجـراهـا يـكـون مـعـاكـساً لمجرى المركب إلى جهة الشرق، ولا يستطيع الوصول إلى (الشحر) إلا إذا اتبع أسلوب (الخايور) في الملاحة، وذلك بمسايرة الريح إلى عرض البحر، ثم العودة إلى المجرى الأصلي للمركب، في خط ملائم بعض الشيء لمجرى الريح.

ـ من (الشحر) إلى (جوزرات) و (كنكن) و (منيبار):

خير موعد للسفر إلى (جوزرات) في 140 من النيروز (2 أبريل). وإلى (كنكن) في 130 من النيروز (23 مارس) وإلى (منيبار) 120 من النيروز (13 مارس).

فالأماكن البعيدة يكون السفر إليها– كما نرى– قبل السفر إلى الأماكن القريبة؛ فموعد السفر إلى (منيبار) من (الشحر) مثلاً يتقدم عشرين يوماً على موعد السفر منها إلى (جوزرات)، وهذا الفرق بين

الموعدين هو مقدار الأيام التي تستغرقها الرحلة من (جوزرات) إلى (منيبار)، وأن المسافة بين (الشحر) و(منيبار) يقطعها المركب في أربعين يوماً. ولو أنه سافر إليها في موعد سفره إلى (جوزرات) نفسه– أي في 140 النيروز– لوصل إليها في 180 من النيروز (22 مايو)، ولواجه بعض المتاعب في طريقه.

وكانت المراكب تغالب الرياح المعاكسة لمجراها، وهي كما ذكرنا الشمالية الشرقية، حتى تصل إلى (ظفار). ومنها تتبدل الريح فتصير جنوبية غربية، وهي الملائمة لمجرى السفن إلى الهند من جهة الخليج، وتعرف بالكوس عند البحارة؛ فظفار «معدن الكوس»، كما يقول البحارة، أي موطن الكوس. فمن 60 من النيروز (12 يناير) ورياح الكوس موجودة هناك.

ـ من (المِشْقاص) إلى (جوزرات) و(كنكن) و(منيبار):

خير موعد للسفر إلى (جوزرات) في 150 من النيروز، وإلى (كنكن) في 140 من النيروز، وإلى (منيبار) في 130 من النيروز.

المشقاص: ساحل المهرة شرقي الشحر، كانت (حَيْريج) أشهر موانئه قبل (سَيْحُوت). ونلاحظ أن موعد السفر منه يتأخر عشرة أيام عن موعد السفر من (الشحر) إلى ساحل الهند الغربي؛ فهو أقرب إلى الهند من (الشحر).

ـ من (ظفار) إلى (جوزرات) و(كنكن) و(مينبار):

من 90 من النيروز إلى جميع موانئ الهند؛ لأن رياح الكوس موجودة هناك من 60 النيروز.

ـ من (السواحل) إلى (جوزرات) في 150 من النيروز، وإلى (المشقاص) و(الشحر) و(عدن) في 160 من النيروز.

السواحل: هي ساحل أفريقيا الشرقي، من (مقدشوه) جنوباً، وكانت قديماً تعرف بأرض (الزنج). و(السواحلي): نسبة إلى هذا الساحل من أفريقيا.

من ساحل الهند الغربي إلى موانئ (تحت الريح)

ـ من (جوزرات) إلى (ملقه) و(شمطرة) و(تناصري) و(مرطبان) و(بنجالة) وجميع بنادر (تحت الريح) من 120 إلى 160، وخياره في 140 من النيروز.

(تحت الريح) اسم يطلقه البحارة المتقدمون على القسم الشرقي من المحيط الهندي، وهو اصطلاح يطلق على من يستقبل الريح، ومن يستدبرها، يقال له إنه «فوق الريح»؛ لأن الريح تحمله إلى من يستقبلها. ويستخدم هذان الاصطلاحان غالباً في وصف المعارك البحرية التي كانت تجري قديماً بين السفن الشراعية، فالسفن التي تكون فوق الريح تنتصر على التي تكون تحت الريح؛ لأن الريح تساعدها في الاندفاع

نحوها، واللحاق بها، على خلاف التي تكون تحت الريح. ولأن القسم الغربي من المحيط الهندي بين الهند وشرقي أفريقيا يستدبر مهب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية المعروفة بالكوس عند البحارة فقد أسماه البحارة (فوق الريح).

و(تحت الريح) من المحيط الهندي يشمل عند البحارة (خليج البنجال) ومضيق (ملقه). وتحيط به سواحل (بورما) و(تايلند)، أو (سيام) وشبه جزيرة (ملقه) أو (ماليزيا) وساحل الهند الشرقي، ومن الشمال ما يعرف الآن بـ(بنجلاديش). وتدخل فيه جميع الجزر الأندونيسية.

ومواسم سفر السفن من ساحل الهند الغربي إلى مراسي تحت الريح تبدأ في الأيام الأخيرة من موسم الرياح الشمالية الشرقية، فمن (جوزرات) تسافر خلال الأيام من 120 إلى 160 من النيروز (13 مارس إلى 22 أبريل)، فتجري بالرياح الشمالية الشرقية إلى مسافة قريبة من ساحل جزيرة (سيلان) الجنوبي، ومن هناك تسير بالرياح الجنوبية الغربية إلى موانئ (تحت الريح)؛ لأن وصولها إلى جزيرة (سيلان) يتزامن مع بداية هبوب هذه الرياح.

و(شمطرة) هي (سمطرة)، وقلب السين شيناً في النطق نجده شائعاً إلى اليوم لدى كثير من بحارة ساحل حضرموت وعُمان؛ بل إننا نجده شائعاً بين أهالي صعيد مصر. فالشمس مثلاً تنطق عندهم شمش.

أما (تناصري) و(مرطبان) فمن موانئ ما كان يعرف قديماً بساحل (سيام)، وأغلبه اليوم تابع لـ(بورما) (مينمار)، وجزء صغير منه إلى الجنوب من ساحل (بورما) تابع لـ(تايلند) وهي (سيام) قديماً، و(تناصري) و(مرطبان) ميناءان على ساحل خليج (مورجي). من (تايلاند).

ـ من (كنكن) إلى (ملقه) و(شمطرة) و(تناصري) و(مرطبان) و(فيجوه)، وجميع بنادر (تحت الريح) من 130 من النيروز، أو قبله، إلى 170، وخياره 150 أو 140 من النيروز مثل السفر من (جوزرات).

(فيجوه): ميناء على ساحل (بورما) إلى الشرق من ميناء (رانجون) كان مشهوراً عند البحارة المتقدمين. ونلاحظ أن مواعيد السفر إلى مراسي (تحت الريح) من ساحل الهند الغربي تكاد تكون مواعيد السفر من موانئ ساحل جزيرة العرب الجنوبي إلى ساحل الهند الغربي نفسها، أوائل أيام رياح الكوس. أي أنه في الفترة التي تسافر فيها السفن من جزيرة العرب إلى الهند تسافر سفن من ساحل الهند الغربي إلى موانئ (تحت الريح).

ـ من (المنيبار) إلى جميع بنادر (تحت الريح) في 150 من النيروز (12 أبريل).

(المنيبار) هو الجزء الجنوبي من ساحل الهند الغربي، فهو قريب من

رأس (كومرين) المعروف عند البحارة المتقدمين برأس (كمهري) بالطرف الجنوبي للهند. ومن هناك تفارق السفن ساحل الهند الغربي، وتغيّر مجراها إلى الناحية الجنوبية الشرقية إلى جزيرة (سيلان). فإذا وصلت السفن إلى (سيلان) في 160 من النيروز يمكنها أن تسافر إلى مراسي (تحت الريح)؛ ففي هذا التاريخ تكون الرياح الجنوبية الغربية قد بدأت، وفيها تسافر السفن من (سيلان) إلى شرقي المحيط الهندي.

ـ من جزائر (الذيب) أو (الذيبة) إلى جميع مراسي (تحت الريح) في 150 من النيروز مثل (منيبار).

جزائر (الذيب) عند سليمان المهري– ويسميها ابن ماجد (الذيبة)– هي (مالديف) حالياً، و(مالديف) تحريف (محل ذيب)، و(محل) اسم أهم جزر (الذيب)، وهي عاصمة الجزر. وتنطق عند غير العرب (مهل)، وكانت تحكمها امرأة أيام ابن بطوطة، وتتناثر هذه الجزر في صفوف من الشمال إلى الجنوب غربي جزيرة (سيلان). ولأن المسافة بينها وبين (سيلان) تقارب المسافة بين (المنيبار) و(سيلان) جعل سليمان المهري موعد السفر منها إلى (تحت الريح) كموعد السفر من المنيبار). وبجزر (الذيب) تمر طريق السفن من (تحت الريح) إلى البحر الأحمر، عبر المضيق بين رأس (غرد فوي) وجزيرة (سقطرى).

ـ من (الشحر) إلى جميع بنادر (تحت الريح) في 100 من النيروز (21 فبراير)، ويمخر إلى رأس (فرتك)، ومن (فرتك) الكوس موجود،

أو في 110 أو 120 من النيروز. وكذلك من (فرتك) إلى بنادر (تحت الريح).

قوله: يمخر إلى (فرتك) من (الشحر) يعني يغالب الرياح المعاكسة لمجراه، وهي في ذلك الوقت الرياح الشرقية إلى رأس (فرتك)، ومن (فرتك) تتحول هذه الرياح إلى جنوبية غربية؛ أي تصير ملائمة لمجراه إلى (جوزرات) في الهند، ومن هناك يسافر بالرياح الشمالية الشرقية إلى الطرف الجنوبي من الهند، لأن هذه الريح تصير جنوبية غربية، من رأس (فرتك) إلى رأس (الحد) من عُمان، ومن هناك تعود إلى مجراها الأصلي، أي الشمالي الشرقي، فتنزل بها إلى الهند.

فالمخور عند البحارة هو مغالبة الرياح المعاكسة على مجرى السفينة، فإذا وصل إلى (جوزرات) في 120 أو 130 من النيروز يمكنه أن يسافر مع السفن التي تسافر من ساحل الهند الغربي إلى (تحت الريح).

ـ من (ظفار) إلى جميع بنادر (تحت الريح) في 100 من النيروز.

يسافر من (ظفار) إلى رأس (الحد) بالرياح الجنوبية الغربية، ومن هناك ينزل بالرياح الشمالية الشرقية إلى الهند، ومن جزيرة (سيلان) يسافر إلى (تحت الريح) بالرياح الجنوبية الغربية.

ـ من (مسقط) إلى جميع مراسي (تحت الريح) في 120 من النيروز.

يسافر من (مسقط) وجميع مراسي خليج عُمان والخليج العربي إلى الهند بالرياح الشمالية الشرقية، ولأن ساحل عُمان الشرقي قريب من ساحل الهند الغربي فإن السفر منه قد تأخر، كما نرى عشرين يوماً عن السفر من (ظفار).

ـ من (عدن) إلى (هرمز) وجميع بنادر الخليج العربي في 180 أو 190 من النيروز (12 مايو) أو (22 مايو)، ولا خير في السفر من (عدن) إلى (هرمز)، بعد هذا التاريخ لأن رياح الكوس تشتد بعده.

ب. آخر رياح الكَوس

تعرف هذه الفترة عند البحارة المتقدمين بـ(الديماني) أو (الداماني)، أي آخر رياح الكوس؛ فالديمان أو الدامن يطلق على آخر الشيء ونهايته، كدامن الشراع وغيره، فهو اسم عند البحارة، ويقابله الجوش وهو أول الشيء ومقدمته، ولفظة الجوش فصيحة. وفترة آخر الكوس يسميها ابن ماجد (المفتاح) لأن البحر ينفتح فيها أمام الملاحة الشراعية، فهي بداية السنة البحرية. وبعض البحارة يسميها (التيّرما)، وتسير خلالها الرحلات التالية[1]:

إلى ساحل الهند الغربي والخليج العربي

ـ من (جدّة) إلى (منيبار) و(كنكن) و(جوزرات) و(هرمز) في

(1) المصدر السابق.

270 من النيروز (10 أغسطس).

يسافر في البحر الأحمر من (جدّة) بالرياح الشمالية، وبعد خروجه من مضيق (باب المندب) يصادف الرياح الجنوبية الغربية، أي الكوس، فيجري فيها بمحاذاة الساحل العربي الجنوبي، ويصل إلى عدن بعد نحو عشرة أيام، مع سفر السفن منها إلى الهند. ولا تسافر السفن من البحر الأحمر إلى الهند في موسم أول الكوس، مثل سفرها من موانئ الساحل العربي الجنوبي. ففي هذه الفترة تكون الرياح في البحر الأحمر جنوبية شرقية، وفيها تسافر السفن في البحر الأحمر من الجنوب إلى الشمال، عكس السفر برياح الشمال في فصل الصيف.

ـ من (سَوَاكِن) إلى (منيبار) و(كنكن) و(جوزرات) و(هرمز) في 270 من النيروز، مثل السفر من (جدّة).

سَوَاكِن: ميناء السودان الرئيس قبل (بورسودان)، وهي أقرب إلى مضيق (باب المندب) من (جدّة). لكن سليمان المهري جعل تاريخ السفر منها إلى الهند في آخر الكوس في تاريخ السفر من (جدّة) نفسه.

ـ من (زَيْلَع) إلى موانئ ساحل الهند الغربي والخليج العربي في 280 من النيروز (20 أغسطس).

زَيْلَع: ميناء قديم على ساحل الصومال الشمالي، على (خليج عدن) يقابل مضيق (باب المندب) من الجنوب.

ـ من (عدن) إلى جميع موانئ ساحل الهند الغربي والخليج العربي

في 280 من النيروز كالسفر من (زيلع)، أو بعده بقليل.

ـ من (الشحر) و(المشقاص)، و(فرتك) و(ظفار) إلى ساحل الهند الغربي في 300 من النيروز (9 سبتمبر).

من يسافر في هذا التاريخ من الأماكن المذكورة إلى الهند يصل إليها في أواخر شهر سبتمبر، قبل هبوب الرياح الشمالية الشرقية بأيام قليلة، فيمكنه أن يعود إلى الموانئ العربية، في نهاية شهر أكتوبر أو أوائل نوفمبر، إذا تمكن من بيع شحنته والحصول على شحنة جديدة من هناك إلى أحد الموانئ العربية، خلال بضعة أيام من وصوله إلى الهند.

ـ من (قلهات) و(مسقط) إلى جميع بنادر ساحل الهند الغربي من 300 من النيروز إلى 170 أو 180 منه (9 سبتمبر ـ 2 من شهر مايو أو 12 منه).

من (قلهات) و(مسقط) وجميع بنادر خليج عُمان والخليج العربي تسافر السفن بالرياح الشمالية الشرقية، بخلاف سفر السفن من الساحل العربي الجنوبي؛ ذلك لأن الخليجين يقعان إلى الشمال الغربي من الهند، مما يجعل السفر منهما ملائماً لمهب هذه الرياح، فتستطيع السفر إلى الهند خلال ثمانية شهور تقريباً، من 10 سبتمبر إلى 10 مايو، لكن لا تستطيع بهذه الريح أن تعود إلى الخليج، وتبقى هناك إلى بداية هبوب رياح الكوس، أي الجنوبية الغربية في شهر مايو، فتسلك طريقاً إلى ساحل جزيرة العرب الجنوبي، وتمر قريباً من جزيرة

(سقطرى) من جهة الشرق، ثم تنحرف في مجراها إلى ساحل (ظفار)، بمساعدة طلائع رياح الكوس، ومن هناك تواصل مسيرها بهذه الرياح إلى (رأس الحد)، ثم (قلهات)، و(مسقط).

و(قلهات) لم يبق منها في الوقت الحاضر غير الأنقاض، فقد أفل نجمها بعد أن حلت (صور) المجاورة لها محلها في النشاط البحري بعد سيطرة البرتغاليين على (هرمز).

مواسم السفر إلى بنادر (تحت الريح)

ـ من (عدن) إلى جميع بنادر (تحت الريح) في 270 من النيروز، (10 أغسطس).

في شهر أغسطس تكون رياح الكوس شديدة عموماً، وقد كانوا يسايرونها بالأشرعة الصغيرة على طرق بعيدة قليلاً عن الساحل العربي الجنوبي إلى أن تظهر لهم ثعابين البحر المعروفة بـ(المارزة)، وهي من علامات الاقتراب من ساحل الهند الغربي، ولاسيما الشمالي منه. ومن هناك يسافرون إلى (تحت الريح) في مواعيد السفر نفسها من هذا الساحل إلى بنادر (تحت الريح).

ـ من (الشحر) وموانئ ساحل المهرة المعروف بـ (المشقاص)، شرقي (الشحر) في 280 من النيرز، (20 أغسطس) إلى بنادر (تحت

الريح).

صاحب عدن يصل إلى الشحر، في التاريخ نفسه الذي تسافر فيه السفن من الشحر إلى الهند، فيسافر معها أو قبلها، إذا كانت الريح ملائمة لمجراه.

ـ من (جوزرات) إلى بنادر (تحت الريح) في 300 من النيروز (8 سبتمبر).

في هذا التاريخ يكون صاحب (عدن) و(الشحر) قد وصلا إلى ساحل الهند الغربي، إن وافقا ريحاً ملائمة لمسيرهما، فيكون سفرهما منه موافقاً لسفر السفن منه إلى (تحت الريح).

ـ من (كنكن) إلى جميع بنادر (تحت الريح) في 305 من النيروز (13 أغسطس).

ـ من (مينبار) إلى جميع بنادر (تحت الريح) في 310 من النيروز (18 أغسطس).

ـ من جزائر (الذيب) [مالديف] في 310 من النيروز (81 أغسطس) مثل السفر من (مينبار).

ـ من ساحل (النّات) إلى ساحل (السيام) في 315 من النيروز (23 أغسطس).

ساحل (النّات) هو الجزء المتوسط من ساحل الهند الشرقي عند

البحارة العرب، وإلى الشمال منه ساحل (وريسا)، وإلى الجنوب منه ساحل (الشوليان) أو (الصوليان)، وهم (التاميل) عند المتأخرين. ويقابل ساحل الهند هذا من الشرق ساحل (السيام)، وكلاهما من (تحت الريح).

السفر من (السواحل) في آخر الكوس

ـ من (السواحل) إلى الخليج العربي في 290 من النيروز.

ـ من (السواحل) و(مقدشو) إلى جزر (الذيب) في 310 من النيروز (19 سبتمبر).

ـ من (السواحل) إلى موانئ ساحل جزيرة العرب الجنوبي في 315 (23 سبتمبر).

(السواحل) عند البحارة وسكان الموانئ في جزيرة العرب هي– كما ذكرنا من قبل– ساحل إفريقيا الشرقي، من (مقدشو) جنوباً حتى (سفالة) بجمهورية (موزمبيق).

ونلاحظ أن السفر من (السواحل) إلى جزيرة العرب يجري في شهر سبتمبر، وهو الشهر الأخير من موسم رياح الكوس، باستثناء الموانئ العربية على الخليج؛ فالسفر إليها من (السواحل) في نهاية شهر أغسطس، أما موانئ الساحل العربي الجنوبي فيمكن السفر إليها من

(السواحل) في 23 سبتمبر، فالمسافة بينهما قصيرة، ويكون وصوله إلى هذه الموانئ قبيل هبوب الرياح المعاكسة، وهي الشمالية الشرقية المعروفة بالأزْيَب. ويبدأ هبوبها عادة من العاشر تقريباً من شهر أكتوبر. وفيما يلي تواريخ تقريبية لمواسم هذه الرياح:

الرياح الجنوبية الغربية (الكَوْس):

من 145 إلى 330 من النيروز (11 أبريل إلى 8 أكتوبر).

الرياح الشمالية الشرقية (الأزْيَب):

من 331 إلى 145 من النيروز (9 أكتوبر إلى 10 أبريل).

فيصير مجموع أيام موسم كل من الريحين 180 يوماً على وجه التقريب.

ج- رياح الأَزْيب (الشمالية الشرقية)

تعرف الرياح الموسمية الشمالية الشرقية عند العرب بالأزيب والصبا، وتعرف عند بعض البحارة برياح (القبول). وقد أجمل ابن ماجد أسماء الرياح حسب الجهات التي تهب منها في بيتين من الشعر هما:

مهب الصَّبا من مطلع الشمس مائل

إلى الجُدَيّ والشمال حتى مغيبها

وبين سُـــــهَــــيْــــل والمغــــيب تحقــــقت

دَبــور ومــطــلــعــهــا إلــيــه جــنــوبــهــا

فمهب الرياح الشمالية الشرقية من الشمرق الأصلي إلى الجُدَيّ، وهو نجم القطب الشمالي، ويعرف عند البحار بالجاه، ومن القطب الشمالي إلى المغيب الأصلي مهب ريح الشمال. وهي نادراً ما تصل إلى عرض بحر العرب. وسُهَيْل: نجم برّاق معروف عند التجارة وسكان البادية، مطلعه مجاور للقطب الجنوبي، لذلك يطلقون اسمه على القطب الجنوبي. يقول: ومن القطب الجنوبي إلى مغيب الشمس مهب ريح الدَّبُور وهي الكَوْس عند البحارة، أي الجنوبية الغربية. ومن القطب الجنوبي إلى مطلع الشمس مهب ريح الجنوب، وتعرف أيضاً بالجنوبية الشرقية.

هذه هي الرياح المعروفة عند بحارة السفن الشراعية؛ لكن بعضها يكون انحرافاً للرياح السائدة في المحيط الهندي، وهي: الشمالية الشرقية، والجنوبية الغربية، التي وصفت بالرياح التجارية؛ لأن السفن الشراعية التي تحمل تجارة الشرق والغرب في هذا المحيط كانت تجري بها.

ولأن الملاحة لا تتوقف برياح الأَزْيَب فهي أكبر من الكوس موسماً لسفر السفن الشراعية إلى مختلف البنادر، من شرقي المحيط إلى غربيه؛ قال ابن ماجد: «والأزيب أكثر من الكوس موسماً، لأن سافليه البنادر، وليس فيه غلق، والكوس ليس له بنادر وفيه الغلق، لأن افتتاح

البحر المحيط كوسي: مقابل لريح الدبور والجنوب، وأرياح الصبا راكبة للأرض المعمورة[1]». وكأن ابن ماجد في وصفه للفرق بين رياح الكوس وريح الأزيب ينظر إلى خريطة المحيط الهندي وبره؛ فرياح الأزديب أو الصّبا راكبة على اليابسة المحيطة بالمحيط من الجهة التي تهب فيها، وفيها المراس، أي في السواحل التي تهب من جهتها، أما رياح الكوس فتهب من جهة المحيط المفتوحة، المقالة للجنوب والجنوب الغربي، وهي الجهة الخالية من اليابسة. لذلك ليس هناك بنادر في الجهة التي تهب منها رياح الكوس.

ـ من (جوزرات) إلى جميع بنادر جزيرة العرب ما عدا (قلهات) و(مسقط) و(هرمز) من 330 من النيروز إلى 130 أو 140 منه (9 أكتوبر إلى 23 مارس أو إلى 2 أبريل)، أما إلى (قلهات) و(مسقط) و(هرمز) فمن 330 إلى 150 من النيروز (12 أبريل)، ولا خير فيما بعد. وأفضل الخروج من أرض الهند إلى بر العرب في 90 أو 100 من النيروز (11 فبراير أو 21 فبراير) لأنها مأمونة من العواصف، إذا لم يضرب طوفان التسعين من النيروز، كما سنرى فيما بعد.

خلال فترة رياح الأزيب يمكن أن تسافر السفن من الهند إلى جميع بنادر ساحل جزيرة العرب الجنوبي والغربي من 10 أكتوبر إلى 20

---

(1) ابن ماجد، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، ف 11، (مخطوطة باريس).

مارس. فإذا سافرت في 20 مارس فإنها تصل إلى الساحل العربي الجنوبي قبل هبوب الرياح المعاكسة، رياح الكوس. ويمكن السفر إلى بنادر عُمان الشرقية و(هرمز) من الهند منذ بداية هبوب رياح الأزيب إلى 12 أبريل لأنها قريبة من الهند، فتصل إليها قبل وصول طلائع رياح الكوس.

ـ من (كنكن) إلى ساحل جزيرة العرب الجنوبي والغربي من 340 من النيروز إلى 130 أو 140 من النيروز (19 أكتوبر إلى 23 مارس أو 2 أبريل). وإلى الساحل الشرقي من عُمان و(هرمز) إلى 140 من النيروز (2 أبريل)، لأن (كنكن)– الواقعة بين (جوزرات) شمالاً و(منيبار) أو (مليبار) جنوباً– أبعد من (جوزرات) إلى عُمان.

ـ من (جوزرات) إلى (السواحل) من أول ريح الأزيب إلى ثمانين من النيروز (10 أكتوبر إلى 1 فبراير)، ولا خير فيما بعد هذا التاريخ.

المسافة من ساحل الهند الغربي إلى (السواحل) تقطعها السفن الشراعية عادة بالريح الملائمة في أقل من خمسة عشر يوماً، ولاسيما (كنكن). أما من (جوزرات) فإن السفن كانت تسلك إلى (السواحل) طريقاً تأتي إلى شرقي جزيرة (سقطرى)، كطريق المسافر من عُمان إلى السواحل. أما قوله: «ولا خير فيما بعد ثمانين من النيروز في السفر من (جوزرات) إلى السواحل فيعني أن المسافر سيواجه رياح الكوس شرقي (ظفار) المعاكسة لمجراه بعد هذا التاريخ.

مواسم السفر من (تحت الريح)

ـ من (بنجال) [بنجلاديش] إلى جميع بنادر جزيرة العرب من 40 من النيروز إلى 70 من النيروز (23 ديسمبر إلى 22 يناير)، ولا خير فيما بعد هذا التاريخ.

ـ وإلى (النّات) وجزيرة (سيلان) من 40 إلى 90 من النيروز (23 ديسمبر إلى 11 فبراير).

موسم سفر السفن من (بنجال) إلى جزيرة العرب، كان الموسم نفسه لسفرها إلى جزيرة (سيلان) و(النات)، وهو ـ كما ذكرنا من قبل ـ الجزء المتوسط من ساحل الهند الشرقي. فهذا الساحل والجزيرة على الطريق التي كانت السفن تسلكها في سفرها إلى بنادر (فوق الريح)، ومنها بنادر الساحل الجنوبي من جزيرة العرب، وساحل الهند الغربي، وساحل شرقي أفريقيا. ولم يذكر سليمان المهري الذي أخذنا عنه مواسم الأسفار سبب توقف السفر من (البنجال) إلى (سيلان) و(النات) بعد 11 فبراير، مع أن السفر إليهما من (البنجال) بالرياح الشمالية الشرقية، وإن هذه الريح تدوم كما نعلم نحو ستة أشهر، ثم إن (البنجال) قريبة من ساحل (النات) الهندي.

ـ من (مَلْعَقَة) إلى (جدة) و(عدن) و(هرمز) وجميع موانئ جزيرة العرب من 40 إلى 70 من النيروز (23 ديسمبر إلى 22 يناير).

ـ وإلى بر (النات) وجزيرة (سيلان) إلى 90 من النيروز (11

فبراير).

(ملعقة) عند البحارة العرب المتقدمين هي (ملقه). وتاريخ السفر منها إلى بر العرب و(النات) و(سيلان) كالسفر من (البنجال) إلى هذه الأماكن.

ـ من (تناصري) و(مرطبان) إلى جميع بنادر جزيرة العرب وإلى بر (النات) (وسيلان) مثل السفر من (بنجال) و(ملقه).

(تناصري) و(مرطبان) ميناءان على ساحل ما كان يعرف ببر (سِيَام)، ومعظمه الآن تابع لـ(بورما) و(ماليزيا) وجزء صغير منه في يد (تايلند)؛ فحدوده عند البحارة قديماً من (بنجلاديش) شمالاً إلى (سنغافورة) جنوباً.

ـ من (سُمَطْرَة) إلى جميع بنادر جزيرة (العرب) و(هرمز) من 20 إلى 80 من النيروز (3 ديسمبر إلى 1 فبراير).

ـ وكذلك إلى بر (النات) وجزيرة (سيلان).

ـ من (سمطرة) إلى (بنجالة) من 90 إلى 140 من النيروز (11 فبراير إلى 2 أبريل)، ولا خير فيما بعد هذا التاريخ.

ـ وكذلك من (تناصري) إلى (بنجالة).

من شهر فبراير تتحول الريح إلى جنوبية شرقية في خليج (البنجال)، فتعطى المجرى من الجنوب إلى الشمال بخلاف الشمالية الشرقية،

وتبقى جنوبية شرقية، وأحياناً تصير شرقية إلى موسم رياح الكَوْس.

ـ من جزر (الذيب) إلى جميع بنادر برّ العرب من أول النيروز إلى 110 من النيروز (13 نوفمبر تقريباً إلى 2 مارس).

ـ وإلى (جوزرات) و(كنكن) إلى 120 من النيروز (12 مارس).

يوافق أول النيروز العربي عند البحارة العرب المتقدمين الثالث عشر من شهر نوفمبر. طريق المسافر من جزر (الذيب) أو (مالديف) إلى (عدن) والبحر الأحمر تأتي إلى رأس (غرد فوي) وإلى (ظفار)، وتأتي إلى شرقي جزيرة (سقطرى)، ثم تنحرف إلى جهة ساحل عُمان الجنوبي.

السفر من (السند) و(هرمز) إلى الساحل العربي الجنوبي

ـ من (دُيول) بالسند إلى بنادر ساحل جزيرة العرب الجنوبي والبحر الأحمر، من أول النيروز إلى 90 منه (13 نوفمبر إلى 11 فبراير)، ولا خير فيما بعده.

السند هي باكستان الآن، والطريق منها إلى الساحل الجنوبي من جزيرة العرب تنطلق إلى رأس (الحد)، ثم تجاري ساحل عُمان الجنوبي، أو تنطلق إلى عرض البحر، ولاسيما إذا كان الموسم متأخراً، كالسفر من (هرمز).

ـ من (هرمز) إلى بر العرب من 330 إلى 90 من النيروز (9 أكتوبر إلى 11 فبراير) إذا كانت الطريق في محاذاة الساحل، أي مجارية للبر، أما إذا كانت في عرض البحر فيستمر السفر منها إلى 110 من النيروز (3 مارس)، وتأتي هذه الطريق إلى رأس (جرد فوي)، وما يليه.

السفر بين بنادر (السواحل)

ـ من (مالندي) إلى جزر (القُمُر) من 70 إلى 90 من النيروز (22 يناير إلى 11 فبراير).

(مالندي) في ساحل (كينيا)، ومنها سافر (فاسكوداجا) إلى الهند، والسفر منها إلى جزر (القمر) برياح الأزيب في فترة قصيرة جداً، لا تزيد على عشرين يوماً.

ـ من (كِلْوَة) إلى (سُفَالة) من أول النيروز إلى 50 منه (13 نوفمبر إلى 2 يناير).

(كِلْوة) بالطرف الجنوبي من ساحل ما يسمى الآن (تنزانيا)، و(سُفالة) في ساحل (موزمبيق)ـ الأسماء عربية كما نرى، والسفر برياح الأزيب.

ـ من (سُفالة) إلى (كِلْوَة) من 150 إلى 180 من النيروز (12 أبريل إلى 12 مايو)، وخيار موسمها 160 من النيروز (22 أبريل). هذا في

زماننا[1].

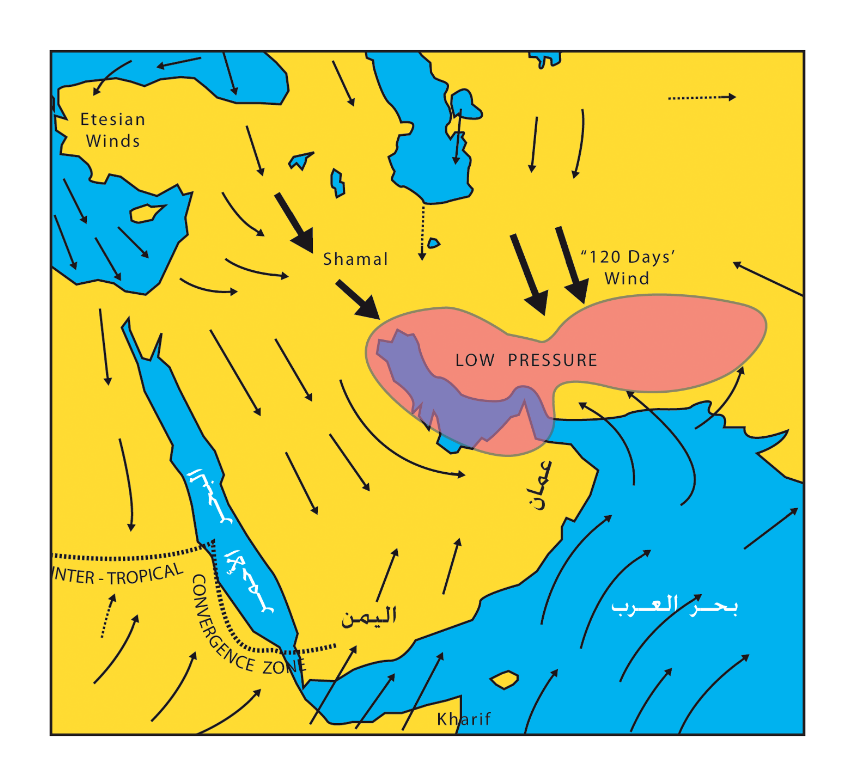
السفر من (سفالة) إلى (كِلْوة) برياح الكوس. قوله: هذا في زماننا أي في زمان المعلم سليمان المهري، الذي أخذنا عنه هذه المواسم، ويبدو من قوله في قياس الخامس والسادس من كوكبة (بنات نعش) (الدب الأكبر): «وقالت الإفرنج إن البر ممتد إلى نعش سبع في الماء، والله أعلم»[2] أنه عرف بعض البحارة من البرتغاليين، بعد سيطرتهم على (هرمز) والموانئ العمانية. فقد كان البرتغاليون يأخذون كبار ربابنة السفن من العرب ليرشدوهم في سلوك المياه الخطرة التي لم يسبق لهم معرفتها[3]، وهذا دليل قاطع على أن سليمان المهري كان يعيش في النصف الأول من القرن السادس عشر الميلادي.

ومواسم الأسفار المذكورة هنا نجدها أيضاً عند البحارة المتأخرين أمثال القطامي، وهو من الكويت (1287ـ1348هـ)، وسعيد بن بريك وهو من عُمان، وقد ألّف كتاباً في علم الملاحة، انتهى من نسخه سنة 1260هـ، قبل تاريخ مولد القطامي بنحو سبع وعشرين سنة، مايزال مخطوطاً، وغيرهما.

(1) سليمان بن أحمد المهري، العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية، ب 6، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

(2) سليمان بن أحمد المهري، المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر، ب 2، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

(3) محمد عمر الطيب بافقيه، تاريخ حوادث السنين، من 900 إلى 1000هـ، (مخطوط).



(خريطة 1)

نظام هبوب رياح فصل الصيف

وفيه يغلق البحر أمام الملاحة

(2)
عمال السفينة

(2)
عمال السفينة

إذا كانت السفينة (وشار) أي جديدة، أو كانت متوقفة على الشاطئ لترميم ما عطب من أخشابها، ثم أعيد إنزالها إلى البحر مرة أخرى بعد أن أنهى بحارتها السابقون الخدمة بها؛ فإن مالكها– إن لم يكن من النواخيذ– يستأجر لإدارة سفينته من يعرفه ويثق به من النواخذة، فيستأجر هذا بدوره بحارة للسفينة، ممن مارسوا العمل في السفن، ولهم سمعة حسنة، ويختار مساعدين له في إدارة السفينة. وتكون أعمال هؤلاء بما فيهم الناخوذة كالتالي:

الناخوذة أو النُّوخِذَة:

هو المسؤول الأول عن السفينة في حلّها وترحالها، حسب القانون البحري، وبيده جميع السلطات فيها، فهو سيد السفينة، وفي مقام مالكها، إن لم يكن هو مالكها. وهو مسؤول عن دخل السفينة ومصروفاتها، وشحنها وتفريغها، وعن الاتصال بالتجار ورجال الجمارك. وله جميع الصلاحيات في إصدار الأحكام في كل ما يحدث داخل السفينة، وكل ما يتعلق بأمورها، وفق القوانين والعادات البحرية، وليس لمالك السفينة الاعتراض عليها، وله حق تحديد الجهة التي تسافر إليها السفينة.

المقدّمي الكبير:

يسميه بحارة الخليج (المجدمي)، ويسمى (الصُّرَنج) عند بحارة حضرموت، وهو رئيس البحارة، ويشترط فيه أن يكون ذا خبرة في أسلوب حركة السفينة في مسيرها، ودخولها الموانئ والخروج منها، وتقديم ملاحظاته عما يلزمها من أدوات وإصلاحات إلى الناخوذة. وأوامره وإرشاداته مطاعة لدى البحارة في أثناء سير السفينة، حتى الناخوذة يأخذ برأيه في ذلك؛ بل إنه يحل محل الناخوذة في غيابه. فقد يحدث أن يتأخر الناخوذة عن السفر لغرض خاص به أو بالسفينة أو البحارة، ويحين موعد سفر السفن، وهو مايزال غائباً؛ فيأمر (المقدمي الكبير) بسفر السفينة حتى لا يفوتها الموسم، على أن يلحق به الناخوذة في أحد الموانئ المتقدمة على طريقه، لذلك يسميه بعضهم (ناخوذة بحر)، ويعد ناخوذة السفينة الثاني.

المقدّمي الصغير:

هناك في المركب الكبير الرحّالة مساعد للمقدّمي الكبير يسمى (المقدمي الصغير)، ويسميه بحارة حضرموت (مقدّم قدّام)؛ أي مقدم صدر المركب، فهو مسؤول عن أدوات السفينة على المقدمة من مراس وحبال وغيرها. وفي أثناء سير السفينة تصدر الأوامر من الناخوذة، أو المقدمي الكبير، أو مدير الدفة (السّكوني) بتغيير وضع الشراع، أو غيره

إلى (مقدّم قدام)، وينقلها هذا بدوره إلى البحارة. وهو مسؤول بصفة عامة عن مقدمة السفينة وما فيها من أدوات.

السكوني:

ومن رؤساء البحارة أيضاً (السّكُوني)؛ أي مدير الدفّة، فهو يتولى أخطر مهمة في السفينة، لذلك تجده دائماً مشغولاً في أثناء سير السفينة بملاحظة حركة الشراع أمامه، وتغير مهب الريح، فحركة سكان السفينة تتبع حركة جَوْشها؛ فإذا تغير اتجاه الجَوشْ بسبب اختلاف الريح يأمر السكوني البحارة بتعديل وضع الشراع، بحيث يأخذ الجوش الاتجاه الصحيح لمسار السفينة. ويشرف الناخوذة أو المقدمي الكبير على عمل السكوني، ولأن عمله مرهق ذهنياً؛ فقد كانت المراكب الكبيرة تحمل أكثر من اثنين من (السكونية) يتناوبون في أوقات محددة على إدارة الدفة، وكان كبار ربابنة السفن ينصح بعضهم بعضاً بألا يغفلوا عن صاحب السكان؛ قال ابن ماجد: «والحذر كل الحذر من صاحب السكان، لا تغفل عنه؛ فإنه أكبر أعدائك، فلا تدري عند النتخة من غريمك من أهل السكان. وما صنفت هذا الكتاب إلاّ بعد أن مضت لي خمسون سنة ما تركت فيها صاحب السكان وحده، إلاّ أن أكون على رأسه، أو من يقوم مقامي»[1].

(1) شهاب الدين أحمد بن ماجد، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، ف 11، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

راعي الدبوسة:

ومن البحارة الذين لهم مهن خاصة في السفينة (راعي الدّبُوسة)، ويسمى (الوكيل) عند بحارة حضرموت. و(الدبوسة) مخزن صغير في مؤخرة المركب، له سقف بارز قليلاً عن سطح المؤخرة، ينفذ منه إلى داخله، ويحفظ في الدبوسة مؤونة المركب. وهي معروفة بهذا الاسم عند البحارة المتقدمين أيضاً؛ قال ابن ماجد: «أراها وأنا قائم على دبوسة المركب الكبير»[1]، يعني يرى مضاحل (الأبعلة) في البحر الأحمر. ويتولى المسؤول عن (الدبوسة) تقدير ما يحتاجه ركاب المركب من بحارة ومسافرين من القوت في رحلتهم، إذا كان المسافرون قد دفعوا ضمن النول تكاليف قوتهم طوال الرحلة. ويشتري مواد التموين قبل السفر، ويرجع إلى الناخوذة في صرف قيمتها. وهو مسؤول عن توفير كل ما يلزم للطبخ في السفينة، من أدوات ووقود وعن فقدانها، وبيده مفاتيح الدبوسة، ويحفظ حطب الوقود في (فنّة) مقدمة المركب، وهي سقيفة تحت سطح المقدمة، وفيها أيضاً، تحفظ حبال المراسي وأدوات المقدمة.

الكَرّاني:

الكرّاني هو كاتب السفينة، ومهنته قديمة في المراكب الكبيرة السفّارة؛ فهاهو ابن المجاور يصف في العقد الثاني من القرن السابع

(1) أحمد بن ماجد، الفوائد، الفائدة 12.

الهجري الموافق القرن الثالث عشر الميلادي استقبال المركب في ميناء عدن: «فإذا قرب المركب ركب المبشرون الصنابيق [القوارب] للقاء المركب، فإذا قربوا صعدوا وسلموا على الناخوذة. ويسألونه من أين وصل؟ ويسألهم الناخوذة عن البلد، ومن الوالي وأسعار البضائع، وكل من يكون له في البلد أهل، أو معاريف من أهل المركب، إما أن يهنّونه أو يعزّونه، له وعليه، ويكتب اسم الناخوذة وأسماء التجار. ويكون الكرّاني قد كتب جميع ما في بطن المركب من متاع وقماش؛ فيسلم إليهم الرقعة»[1].

فهو مسؤول عن جميع سجلات السفينة، وهي:

1ـ سجل الشحن والتفريغ.

2ـ سجل خاص بالقروض التي عند البحارة لمالك السفينة.

3ـ سجل ما يصرف للبحارة من طعام.

4ـ سجل خاص بما يصرف من مال لإصلاح ما عطب من أدوات السفينة، وشراء ما يلزمها من الأدوات.

5ـ سجل خاص بالأمانات.

وتكون هذه السجلات تحت إشراف الكراني والناخوذة فقط. وفي نهاية السنة البحرية يقدم الناخوذة هذه السجلات إلى مالك السفينة، وبموجبها يجري الحساب بينهما؛ فيعرف المالك حصته من دخل السفينة، ومبلغ القروض التي لدى البحارة الراغبين في الخدمة في

(1) ابن المجاور، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز، تحقيق أ. لوفغرين، ص 138، 139، ليدن 1951م.

السفينة في السنة البحرية القادمة. وإذا كان الناخوذة لا يرغب في البقاء في خدمة السفينة في السنة الجديدة فعليه أن يشعر مالكها بذلك عند تقديم هذه السجلات إليه.

الطباخ:

لا غنى عن الطباخ في المركب، وموقده يقام على مقدمة المركب أمام (فنّة) الصدر، ويسمى الموقد (السِّرَيْدان) عند بعض البحارة، وهناك الطحان إلى جانب الطباخ في المركب، الذي تكون فيها وجبة الفطور والعشاء من خبز الذرة، إذ يطحن حبوب الذرة على الرحى. ويعجن الطحين. وتقدّر كمية ما يطحنه من الحبوب بقدر عدد البحارة والركاب المسافرين، إن كان في المركز ركاب غير بحارته. وللطباخ في المركب الكبير مساعد واحد أو اثنان، يصنعان القهوة والشاي للبحارة في أثناء نوبة عملهم بالليل. وعادة توزع الحراسة على البحارة بالليل على زامين؛ أي نوبتين، ويكون مع البحارة في كل نوبة أحد مساعدي الطباخ. ويتألف طعام البحارة غالباً من الخبز والدِّبْس، أي عسل التمر في وجبة الإفطار، مع القهوة والشاي، ومن الأرز والتمر والسمك المجفف المملوح أو الطازج، مما يصطادونه في أثناء سير السفينة بالشص في وجبة الغداء، يتلوها تناول الشاي والقهوة. ووجبة العشاء تقدم وقت الأصيل قبل غروب الشمس، وتكون في بعض المراكب من الأرز واللحم المقدد أو العدس والتمر. وتقدم القهوة العربية والشاي ثلاث

مرات في اليوم[1]. وفي بعض المراكب الأخرى تكون وجبة العشاء من خبز الذرة الحمراء أو البيضاء، مع ما يلزمه من الأدام[2].

ويرجع هذا الاختلاف بين المراكب في طعام البحارة بالتأكيد إلى الاختلاف في مقادير دخلها من النَّوْل؛ فمراكب الخليج- ولاسيما الكويتية منها- كانت تحصل من رحلاتها التجارية إلى (المليبار) و(مَدْراس) في الهند و(كينيا) و(تنزانيا) بشرقي أفريقيا على دخل أكبر من دخل مراكب حضرموت، التي كانت غالباً أصغر حجماً من مراكب الخليج العربي، وأغلب رحلاتها إلى شرقي أفريقيا، ومثلها المراكب العمانية في النصف الأول من القرن العشرين. فقد كان طعام البحارة في المراكب الكويتية أغلى من طعام بحارة مراكب حضرموت وعُمان؛ فقد كان هناك الأرز والسمك وأحياناً اللحم المقدد في وجبتي الغداء والعشاء في المراكب الكويتية، بينما نجد خبز الذرة الجاف مع التمر الرديء الذي مضى على خزنه سنوات يقدمان للبحارة في وجبتي الإفطار والعشاء في مراكب حضرموت، مع قهوة قشر البن والشاي وفي وجبة الغداء الأرز والتمر، وأحياناً القليل من السمك المجفف.

---

(1) عبدالوهاب بن عيسى القطامي، الصيد والتنقل والتجارة في البحر (ملحق بكتاب «دليل المحتار في علم البحار») لوالده عيسى القطامي، ص 228.

(2) بدر بن أحمد الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004، ص 79.

الطبّال:

لا يخلو المركب من الطبّال، ومهمته المحافظة على طبول المركب والعناية بها؛ فقد كانت الطبول تضرب عند دخول المراسي المشهورة، مع نشر الأعلام والبيارق، بعد رحلة طويلة إلى المرسى المقصود. وهي عادة قديمة شاهدها ابن بطوطة في رحلاته إلى مراسي ساحل الهند الغربي. كما كانت تضرب عند رفع فرمان الشراع، أي القريّة؛ فتثير حماس البحارة، وفي حفلات الرقص على ظهر المركب عند رسوه في الموانئ.

النّهام:

وهناك أيضاً من يسمى عند بحارة الخليج بالنّهّام، وهو الذي ينشد الأهازيج الشعبية التي تستثير حماس البحارة، وهم يرددونها بعده في أثناء تأدية الأعمال الشاقة، كرفع المرساة الكبيرة (الأنجر) المعروفة عند البحارة بـ(الباورة)، ورفع (فَرْمان) الشراع وغيره، وهذه الأهازيج قديمة في المراكب العربية، ويعرف النّهام أيضاً بالزّجال.

العوّاد:

وفي الأيام المتأخرة كان في بعض مراكب الكويت من يسمى (العَوَّاد)، وهو المطرب ضارب العود، ومهمته إطراب البحارة والترفيه

عنهم في الليالي التي تكون فيها حالة الجو والبحر ملائمة لمجرى السفينة، والبحارة ساكنون لا يحرك أحد منهم يديه في عمل، غير مدير الدفة والطباخ أو مساعده. وكانت أجرته قلاطة ونصف من دخل السفينة، وهو ما يعادل سهماً ونصف السهم[1].

صَدْر السَّمرَ:

وفي بعض المراكب نجد راوي الحكايات والأساطير، ويسمى عند بحارة حضرموت (صدر السَّمَر)، أي من يتصدر مجلس السمر ومسامرة البحارة، الذين يناوبون في العمل ليلاً، فيقص عليهم ما يحفظه من الأخبار والحكايات[2].

الفَنْجَري:

واشتهر من بين البحارة قديماً البحار الذي يتسلق عود الدقل، ويدقق النظر من أعلاه فيما حوله من الأفق، بناء على أمر ربان المركب، فيصيح باسم ما يشاهده في الأفق البعيد على طريق المركب. وكان يسمى بـ(الفَنْجرَي) في أيام ابن ماجد[3]، ويسميه برزك بن شهريار

(1) عبدالوهاب القطامي، الصيد، ص 239.

(2) محمد عبدالقادر بامطرف، الرفيق النافع في دروب منومة باطايع، ص 95.

(3) انظر كتاب «الفوائد في أصول علم البحر والقواعد» لأحمد بن ماجد.

صاحب كتاب «عجائب الهند» بالدّيْدَبان. أما عند البحارة المتأخرين فكان يعطى لمن من يتسلق الدقل من البحارة أجر إضافي، وليس له اسم خاص عندهم، وفي مراكب الخليج الرحالة هناك نجار يسمى عندهم (الأستاد)، ومهمته إصلاح ما عطب من ألواح المركب. ولا يذكر النجّار في مراكب حضرموت[1].

أما البحارة فهم في الحقيقة، عمال المركب، وعددهم يقدّر بقدر حجم المركب؛ فالمركب الكبير يكون عدد بحارته، أكبر من عدد بحارة المركب الصغير، وقد قدر القبطان عبدالوهاب القطامي عدد بحارة المركب ذي حمولة (375) طناً بستة وأربعين بحاراً، عدد العمال منهم اثنان وثلاثون، والباقي أصحاب المهن، ورؤساء البحارة، وهم على النحو التالي[2]:

1 ربان ويسمى نوخذة.

1 رئيس البحارة ويسمى (المجَدَّمي الكبير).

1 مساعد رئيس البحارة، ويسمى (المجدمي الصغير).

1 نجار السفينة، ويسمى (الأستاد).

4 ماسكو الدفة، ويسمون (سكونيَة) والمفرد (سكوني).

1 الطباخ.

1 الزجّال الأول، ويسمى (النّهّام).

---

(1) الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004، ص 75–82.

(2) عبدالوهاب القطامي، الصيد، ص 239.

1 الزجال الثاني.

1 الطبّال.

1 العوّاد.

1 بحار (الماشوّة): زورق نقل السّلع من المركب وإليه.

32 بحاراً عادياً.

---

46 جملة بحارة المركب ذي حمولة (375) طناً.

ونلاحظ أن (الكرّاني) لم يذكر بين عمال المركب الكويتي، ولا الطحّان. والعمال من البحارة يوزعون على العمل على ظهر المركب وجوفه، غير أنهم كانوا جميعاً يداً واحدة في العمل الشاق. ويسمى البحار الذي يعمل في جوف السفينة (بحارخن)، لأن جوف السفينة مقسم إلى أخنان؛ أي مستودعات تخزن فيها السلع التجارية، ويؤدي وظيفة شحن السفينة وتفريغها بحارة الخن. أما البحارة على ظهر السفينة فيبقون تحت أوامر (مقدّم قدّام) ومدير الدفة (السّكُوني). فيما يخص وضع الشراع على السفينة، وتغييره حسب تغير مهب الريح. وتوزع الحراسة بينهم بالليل على نوبتين، أو زامين، كل زام ست ساعات، من الساعة السادسة مساء إلى السادسة صباحاً.

ويصير عملهم شاقاً حينما يكون مهب الريح معاكساً لمجرى السفينة؛ أي حينما تأتي الريح من جهة مقدمة السفينة، فيتبع الربان في

في هذه الحالة أسلوب (الخايور)– أو (المخور) كما يسميه بعضهم– في سير السفينة؛ وهو أن تسير السفينة في خط ملائم لاتجاه الريح إلى عرض البحر، ثم تعود إلى ناحية البر في مجرى يميل قليلاً إلى الجهة المقصودة. أي أن أسلوب (الخايور) في الملاحة هو السير في خط متعرج باتجاه الريح المعاكسة. فيكون تقدم السفينة بسبب ذلك بطيئاً جداً، ويتكرر تغيير وضع الشراع على جانبي السفينة في أثناء ذلك؛ فيصيب البحارة من ذلك عناء شديد، ويزداد الأمر سوءاً، إذا حدث ذلك بالليل، ويرتاح البحارة حينما يكون مهب الريح من خلف المركب، أو من جانبيه في المؤخرة؛ فمهبها من هذه الجهات يكون ملائماً لمجرى المركب. ويسمي ابن ماجد العمال من البحارة «العسكر»؛ فقد قال: إن السفر في البحر الأحمر لا ينقطع ولاسيما في المركب المعدّ، وقام ربانه «بالنفقة على العسكر وإرضائهم»[1].

ويحدث أحياناً أن يصحب بعض البحارة بعض أبنائهم أو أقاربهم في رحلتهم، أو يلحقهم بالعمل في السفينة، وهم دون العاشرة من العمر في الغالب، فيخدمون البحارة من دون أجر سوى قوت يومهم. ويسمى الواحد منهم (تبابة)، ويسمى عند بحارة حضرموت (صغيّر قرص)؛ يعني أنه يشتغل مقابل قرص من الخبز. وقد رأى المقدسي الرحالة العربي المشهور (ق 4هـ) صبياناً يخدمون بحارة المركب الذي

(1) أحمد ابن ماجد، كتاب الفوائد، ف 12 (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

حمله من (القلزم) إلى (عدن)[1]. فكثير من البحارة العرب بدؤوا حياتهم البحرية في سن مبكرة من العمر، وظلوا يتدرجون في سلم العمل البحري حتى وصلوا إلى درجة ربان ومعلّم، كابن ماجد وسليمان المهري وغيرهما.

وإذا كان ناخوذة المركب لا يعرف الجهة التي ينوي السفر إليها فإنه يستأجر رباناً بأجرة يتفق معه عليها. وإذا كانت الرحلة عبر عرض المحيط من جزيرة العرب إلى الهند مثلاً؛ فإن الناخوذة يستأجر لقيادة المركب عبر المحيط معلماً لديه معرفة بالملاحة الفلكية، أي قياس النجوم أو الشمس، لاستخراج العرض الذي وصل إليه المركب. ومثل هذا المعلم أو الربان يترك المركب في نهاية الرحلة التي اتفق مع الناخوذة على قيادة المركب خلالها. وإذا كانت لدى الناخوذة معرفة بالملاحة الفلكية وخبرة بالملاحة في عرض المحيط فتعطى له مكافأة مضافة إلى حصته من دخل المركب في نهاية السنة البحرية.

وينبغي على الناخوذة عندما يريد أن يستأجر أي بحار لسفينته من البحارة المعروفين بالعمل في السفن أن يطلب منه قبل أن يعقد أي اتفاق معه وثائق خدمته في السفينة السابقة، ليعرف منها سلوك البحار، وما إذا كان عليه دين للسفينة التي كان يعمل بها من

(1) المقدسي، شمس الدين أبو عبدالله محمد بن أبي بكر المعروف بالبشاري، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ص 11، 12 (طبعة ليدن 1909م).

قبـل، وعمـا إذا كـان قـد فصـل مـن الخدمة بها. فعادة عندما ينهي البحار عمله في أي سفينة يأخذ مثل هذه الوثائق شهادة له على عمله بحاراً فيها، وإذا فقدت فإنه يرجع إلى ناخوذة آخر سفينة عمل بها ويطالبه بعمل صورة منها من واقع سجلات السفينة. وإذا لم يجر الناخوذة مثل هذه التحريات عن البحار الذي يريد استئجاره فإنه في حالة إذا ما ظهر أن البحار عليه دين للسفينة السابقة يكون ملزماً بدفع هذا الدين عنه، كما يكون مسؤولاً عن سلوكه إزاء زملائه البحارة وركاب السفينة.

ويعقـد الاتفـاق على قدر حصة البحار من نصف دخل السفينة، بعد خسم قيمة قوت البحارة منه؛ فحصة البحار العادي مثلاً سهم واحد فقط، ومدير الدفة سهم ونصف، وبموجب مقدار حصته يمنح قرضـاً عنـد عقـد الإيجـار، يبقى ثابتاً عليه، أي لا يحسم من أجرته مـادام في خدمـة السفينة إلا إذا فصل لسوء سلوكه عنها. أما إذا فصل في أثنـاء السـنة البحرية من دون سبب يجيز فصله ومن دون محاكمة فلا يحق للناخوذة حسم ما عليه من قرض للسفينة، ويتحمل الناخوذة مسؤولية دفع هذا القرض لمالك السفينة، وللبحار الحق في المطالبة بحصته من دخل السفينة، عن المدة التي عمل خلالها في السفينة قبل فصله، فإذا بقي من حصته شيء، بعد حسم ما دفع له من مبالغ في أثناء رحـلات السـفينـة، وحسـم ثـمـن قـوتـه، يـدفـع لـه كـاملاً، ولا يجوز للناخوذة حسم القرض الأول الذي دفع للبحار عند عقد استئجاره

عاملاً في السفينة. أما إذا كانت المبالغ التي استلمها في أثناء عمله أكثر من حصته من دخل السفينة فلا يلزمه تسديد الزائد. ويتحمل الناخوذة مسؤولية دفع ما تبقى من دين على البحار لمالك السفينة؛ لأنه فصل البحار عن الخدمة من دون مسوغ قانوني أو عادة متبعة في العمل البحري[1].

ويوزع حاصل دخل السفينة من النول طوال السنة البحرية على البحارة ومالك السفينة في نهاية السنة البحرية، حينما تتوقف السفن الشراعية عن السفر في بحر العرب في أثناء موسم الرياح الجنوبية الغربية، المعروفة عند البحارة بالكَوْس، من أول شهر (يونيه) إلى أواخر (أغسطس). فبعد حسم قيمة ما استهلكه البحارة من الطعام من أصل دخل السفينة يوزع نصف الدخل الباقي أسهماً على البحارة على النحو التالي:

عند بحارة حضرموت[2]

وظيفة البحار	حصته من الأسهم
الناخوذة	4
الصُّرُنْجْ	3
الوكيل	2 وقد ترتفع إلى 5ر2

(1) بدر الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004، ص 92، 93.

(2) الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004، ص 84.

السكوني	1ر75 وقد ترتفع إلى 2
مساعد السكوني	1ر5
الكرّاني	1ر5وقد ترتفع إلى 1ر75
مقدّم قدّام	1ر5 إلى 1ر75
الطحّان	1ر5 إلى 1ر75، ويعطى له أحياناً سهمان عند زيادة عدد عمال السفينة
البحارة (الشغالة)	1 لكل بحار
بحار + نجارة	1ر25
بحار + تسلق الدقل	1ر25
بحار + الغوص في البحر	1ر25
صغار درك (الطباخين)	0ر5 لكل واحد منهم إلى 0ر75

بحارة الكويت[1]

النوخذة	4
المجدّمي الكبير (رئيس البحارة)	2
المجدّمي الصغير (مساعد رئيس البحارة)	1ر5
السكوني	1ر5

(1) عبدالوهاب القطامي، الصيد، ص 229. (الطبعة الرابعة – الكويت).

الطباخ	25ر1
الأستاد (نجار السفينة)	5ر1
الزجّال الأول (النهام)	25ر1
الزجال الثاني	5ر1 (تعطى له إكرامية زيادة)
الطبّال	5ر1
العواد (المطرب)	5ر1
ماشوّة (زورق البحارة)	1
بحار عادي	1

وعلى الرغم مما يبدو من اختلاف في بعض الأسماء بين القائمتين فإن أصول مدلولاتها لا اختلاف فيها؛ فالعود في المراكب الكويتية المتأخرة هو في الحقيقة أحدث وسيلة للترفيه عن البحارة والمسافرين في السفن الشراعية، أما وسائله القديمة فهي الطبول و(الطيران)، واحدها (طار)؛ وهو نوع من الطبول يشبه الدف في شكله، ويضرب عليه بالكف في حفلات الذكر، مع إنشاد بعض منظومات الشيخ عبد الرحيم البرعي في مدح الرسول ﷺ، التي تقام أحياناً على متن السفن، ولا تخلو غالباً دفاتر الإرشادات الملاحية وسجلات حركات السفن اليومية عند البحارة المتأخرين من بعض قصائد عبد الرحيم البرعي وأمثاله، التي تنشد في حفلات ذكر سيرة الرسول ﷺ التي تقام أحياناً على متون السفن الرحالة.

ونلاحظ أن عبد الوهاب القطامي لم يذكر الكرّاني من عمال السفينة في قائمته؛ ففي أيامه أصبحت مراكب الخليج العربي تحمل قوائم رسمية بما تحمله من السلع والبحارة والمسافرين، تنظمها سلطات الجمارك والأمن؛ فقلّت حاجتها إلى كاتب خاص، يتولى تدوين حساباتها كمراكب العصور القديمة. لكن وظيفة الكاتب بقيت حتى عهد قريب جداً في مراكب حضرموت.

ولا يعني عدم ذكر (النّهام) والزّجال في قائمة الكسادي أنهما غير معروفين عند بحارة حضرموت أو غيرهم؛ فالأزجال تهزج بها البحارة عند تأدية الأعمال الشاقة كرفع المرساة الكبيرة، وتعرف عند البحارة المتقدمين بالأنجر، أو عند رفع قريّة الشراع حين الإقلاع. وفي مراكب حضرموت ينشدها (مقدّم قدّام) فيرد عليه البحارة بمثلها. فعند رفع المرساة يرفع (مقدّم قدّام) صوته منشداً:

يا مُوَدِّي يا مجيب   صلّي واستجيب[1]

واذكر محمد الحبيب   حاضر ما يغيب

صلوا على الزين يا خلق الله

فترد عليه البحارة بصوت مرتفع:

هِيه صلوا عليه   هِيه صلوا عليه   هِيه يا هِيه   هِيه يا هيه

وعند الشروع في رفع قَرِيّة الشراع (الفَرْمَن) أو (الفَرْمَل) يهزجون

(1) المودّي: من يوصل الشيء إلى المكان المطلوب.

جميعاً بصوت مرتفع:

يا الله يا كريم   كريماً يا كريم

وعندما تصل القَرِيّة إلى منتصف الدقل يهزجون:

يا الله توكلنا عليك   يا خيرة المتوكلين

والنّهّام في المراكب الكويتية هو (الزجّال الأول)(1)، ولا يذكر اسمه عند الكسادي؛ فمقدّم قدّام عنده هو الذي يقود البحارة في رفع المرساة أو الشراع، أو غيرها من الأعمال الشاقة. ونلاحظ في قائمة عبدالوهاب القطامي أن أجرة النهام هي سهم وربع من نصف دخل السفينة في السنة البحرية، بينما تبلغ أجرة (الزجال الثاني) سهماً ونصفاً، بزيادة ربع سهم على أجرة (الزجال الأول)، وهذه الزيادة تعطى له مكافأة على أزجاله.

ولا يُذكر الطحّان في قائمة القطامي؛ بيد أن ذلك لا ينفي احتمال أن يكون معروفاً في مراكب الخليج الأخرى وفي المراكب المتقدمة. ولعل القطامي قد سها عن ذكر (راعي الدبوسة) المعروف بالوكيل عند بحارة حضرموت، وهو المسؤول ـ كما ذكرنا ـ عن التموين في السفينة.

والاختلاف بين القائمتين أيضاً في الأجور؛ فأجرة (المجدمي الكبير)

(1) عبدالوهاب القطامي، الصيد والتنقل والتجارة في البحر ملحق بكتاب «دليل المحتار في علم البحار» لوالده عيسى القطامي، ص 229. (الطبعة الرابعة – الكويت).

في قائمة عبدالوهاب القطامي هي سهمان، ويقابله (الصرنج) في قائمة الكسادي، وأجرته ثلاثة أسهم، وأجرة (السكوني) عند القطامي سهم ونصف، وعند الكسادي سهمان إلا ربعاً، وقد تصل أجرته إلى سهمين.

وقدر القطامي دخل سفينة تجارية رحّالة في النصف الأول من القرن العشرين بسبعة وعشرين ألف روبية هندية، وقسمها بين البحارة ومالك السفينة كالتالي:

27٬000	روبية جملة دخل السفينة في رحلة واحدة يحسم منها:
6٬500	جملة قيمة طعام البحارة مع رسوم الموانئ.
400	أجرة المعلم الملاح الفلكي في هذه الرحلة
100	مكافآت لبعض البحارة النشطين.
20٬000	الباقي
10٬200	نصف الباقي مع 200 روبية حصة زورق نقل السلع من السفينة وإليها يحسم لمالك السفينة
9٬800	الباقي
	يقسم الباقي على 49 سهماً
	9٬800÷49=200 روبية للسهم الواحد.

فيأخذ من له سهم واحد من البحارة مئتي روبية فقط، ومن له أربعة أسهم كالناخوذة ثمانمئة روبية، وقس على ذلك حسب القائمة المتقدمة. ويحسم من حصة مالك السفينة تكاليف إصلاح ما عطب من أجزائها أو استبداله.

لكن تصفية حساب السفينة لا يكون إلا في نهاية السنة البحرية، حينما تتوقف السفينة عن السفر في أول شهر يونية وتسحب إلى الشاطئ، أو حينما تتوقف لسبب من الأسباب عن متابعة رحلاتها في أثناء السنة البحرية. ونادراً ما كان حسابها يصفى بعد رحلة واحدة، إلاّ إذا كانت رحلة طويلة؛ كالرحلة من موانئ اليمن الجنوبية إلى موانئ شرقي المحيط الهندي، كموانئ (سمطرة)، و(ماليزيا) وغيرها. لكن مثل هذه الرحلة لم تعد المراكب العربية تقوم بها بعد سيطرة أساطيل أوروبا على الملاحة في المحيط الهندي إثر اكتشاف طريق رأس (الرجاء الصالح) لهذه الأساطيل، في نهاية القرن الخامس عشر الميلادي.

كانت سفن المتأخرين من البحارة لا تقوم إلا برحلتين في العادة؛ إحداهما إلى الهند، أو إلى (البصرة)، إن كانت قادمة من موانئ اليمن الجنوبية، والرحلة الثانية إلى شرقي أفريقيا. وتجري الرحلة الأولى في آخر موسم رياح الكَوْس، والثانية برياح الأزْيب.

غير إنه كان يصرف لكل واحد من البحارة في كل رحلة مبلغ من المال يسلمه لأسرته، أو يتاجر به عند وقوف السفينة في الموانئ. ويعرف هذا المبلغ عند بعض البحارة بـ(القُدْمَة) و(التقدِمَة)، أي قرض مقدم على حساب البحار يحسم منه عند تصفية حساب السفينة. ويختلف مقدار (التقدمة) باختلاف أجرة البحارة؛ أي حصصهم من دخل السفينة. وتكون تقدمة الرحلات القصيرة أقل من (تقدمة) الرحلات الطويلة، لأن نَوْل السفينة في الرحلات الطويلة أكبر من نَوْل الرحلات القصيرة.

ومن بقي له من البحارة شيء من المال بعد حسم القروض المقدمة في الرحلات فقط فيدفع له، أما القرض الأول الذي استلمه عندما استؤجر للعمل في السفينة فلا يحسم من حسابه؛ بل يبقى ثابتاً عليه مادام راغباً في مواصلة العمل في السفينة، ومن بقي عليه شيء من المال بعد حسم (القُدَم) وهو يرغب في البقاء في السفينة فيقسط دفعه على دفعات. أما إذا كان لا يرغب في البقاء فيها فيؤخذ عليه عهد بتسليم ما بقي عليه من دين في موعد محدد قبل السنة البحرية، فإذا لم يتمكن من تسديده في الموعد المحدد يلزم بالبقاء أجيراً للسفينة في السنة البحرية التالية، وإذا تأخر تسديد القرض عن الموعد المحدد فيحق للناخوذة أن يرفض استلام المبلغ، ولاسيما إذا رأى الناخوذة أن السفن قد استكملت جميع مستلزمات السفر وأنه لم يبق من البحارة من يحل محله. ففي مثل هذه الحالة يحق للناخوذة أن يرفض استلام المبلغ، ولذا

يعد البحار بسبب ذلك مرتبطاً بالعمل في سفينته، حتى إن كان البحار قد عقد اتفاقاً بالعمل مع ناخوذة آخر. كما يحق له أن يقبل المبلغ بعد موعد تسديده، إذا وجد بحاراً آخر يحل محل البحار الأول؛ فالأمر في هذه المسألة بيد الناخوذة.

وهذا القانون يجري أيضاً على الناخوذة نفسه، إذا لم يكن مالكاً للسفينة فإذا كان لا يرغب في العمل في السفينة عليه أن يشعر مالكها بذلك، حين تصفية حساب السفينة في نهاية السنة البحرية، حتى يتسنى لمالكها البحث عن ناخوذة يثق به، يستأجره لقيادة السفينة في السنة التالية. وإذا لم يجد المالك ناخوذة وكان عند الناخوذة السابق دين لم يتمكن من تسديده في الموعد المحدد فإنه يلزم بالعمل في السفينة من جديد. فبقاء الدين عند البحار يلزمه بالبقاء في السفينة، وعدم ترك العمل بها، إلا إذا كان الناخوذة لا يرغب في بقائه.

لكن هناك حالات تصير فيها هذه الديون معدومة؛ أولها: إذا تحطمت السفينة، ونجى ركابها، ومالكها ليس لديه سفينة أخرى، وثانيها إذا باع مالك السفينة سفينته و لم يشتر غيرها. وثالثها: إذا عجز مالك السفينة عن تجهيز سفينته للسفر لعطب فيها أو غيره.

ففي مثل هذه الحالات لا يحق لمالك السفينة- حسب العادات والقواعد البحرية المتبعة- أن يطالب بديونه لدى البحارة. وإن طالب بها لا يلزمهم دفعها إلا إذا اشترى سفينة أخرى، أو تمكن من إعداد

سفينته المتوقفة للسفر، لكن لا يلزمهم العودة إلى العمل معه إلا إذا رغبوا هم في ذلك. أما ما عندهم له من ديون فتدفع له أقساطاً سنوية إن كانوا قد ارتبطوا بالعمل في سفن أخرى، ويدفعها له نواخذة هذه السفن. أما إن كانوا غير مرتبطين بسفن أخرى فيلزمون باستئناف العمل معه في سفينته الجديدة إن كان يرغب هو في ذلك، ولا يلزمون بدفع ديونه إن لم يرغب في عودتهم إلى العمل معه. كما لا يلزمون بالعودة إلى العمل معه إن كانوا قد ارتبطوا بسفن أخرى. ومن كانت حالته الجسمية لا تساعده على العمل في البحر فيسقط ما عليه من دين، ولا يلزم بالعمل في البحر.

ولكل بحار عمل خاص محدد في السفينة؛ فإذا طلب منه تأدية عمل خارج عن حدود اختصاصه، وكان يجيد هذا العمل كالغوص في البحر لإخراج أذرع المرساة من بين الشعاب المرجانية مثلاً، أو تسلق عود الدقل لاستكشاف ما حول المركب في الأفق، أو النجارة لاستبدال ما انكسر من ألواح جانبي المركب فوق سطح الماء، أو غيرها؛ إذا طلب منه مثل هذه الأعمال الإضافية تعطى له مكافأة من دخل السفينة مدة سنة بحرية، ويعقد معه اتفاق على العمل الإضافي عند استئجاره في السفينة.

وعادة يجري تصفية حساب دخل السفينة ونفقاتها ـ كما ذكرنا من قبل ـ في نهاية السنة البحرية، وإذا تقدم بعض البحارة إلى الناخوذة بطلب تصفية الحساب في أثناء السنة فلا يلزمه ذلك، لكن إذا تقدم

بذلك جميع البحارة، وذلك قلما يحدث، ولاسيما عندما تسوء العلاقة بينهم وبين الناخوذة؛ حينئذ يلزم الناخوذة بتصفية حساب السفينة. وعندما يشاع خبر تصفية حساب سفينة خلال السنة بين بحارة السفن الأخرى يفسر ذلك بعدم الانسجام بين ناخوذة السفينة وبحارتها.

ولا يجوز أن يأخذ ناخوذة أي عامل من سفينة أخرى إلا بموافقة ناخوذة تلك السفينة، فإذا حدث ذلك يجوز للناخوذة الذي أُخذ بحاره أن يستأجر بحاراً آخر بأجرة محددة للفترة المتبقية من السنة، وعندما يلتقي الناخوذة الذي أخذ بحاره في أحد الموانئ يقدم ضده دعوى أمام النواخيذ المعروفين في الميناء، وعند ثبوت دعواه يلزم المدعى عليه بإعادة البحار إلى سفينته السابقة، ودفع ما صرفه الناخوذة الآخر من أجور للبحار الذي حل محل البحار الذي أخذ منه. ويحرم الناخوذة الذي أخذ البحار من استعادة ما دفعه من أجور لذلك البحار.

(3)
إدارة أعمال السفينة

(3)

إدارة أعمال السفينة

ينصح ابن ماجد في الفائدة الثامنة من كتابه: «الفوائد في أصول علـم البحر والقواعد» الذي تناول فيه «سياسات وترتيب المركب والعسكر» المعلِّم قائد السفينة أن يتفقد السفينة، ويكتب جميع خللها، ويتفقد جميع الركاب والعسكر بحارة السفينة، وأن يكون حازماً قوياً في أقواله وأفعاله، لين الطبيعة، شجاعاً، قليل الغفلة، كثير الهمة، كثير الصبر والاحتمال في كل الأشياء، تقياً، لا يظلم أحداً. وأن يتفقد جميع آلات السفينة، ولاسيما السكان، في كل حين وساعة، ولا يغمّه ما هو فيه من التعب؛ فإن التعب منسي والسفر عمره قصير لا يدوم شيء أبداً. وعندما يريد أن ينام لا يترك صاحب السكان وحده، وأن يحذر كل الحذر أن يترك المسكِّن وحده. ولا ينام إلاّ بقدر ما يدفع عنه تعب السهر، ولا يرى خللاً في السفينة ويمهله إلى وقت آخر إلاّ عند ضرورة أشد مما هو فيه. وأن يجوّد موسم السفر، ويختصر شحنة السفينة؛ فإن قصّر في شيء من ذلك فلا يلومن إلاّ نفسه.

وفي (الفائدة) الثانية من الكتاب ينصح قائد السفينة بأن ينظر في تحصينات السفينة، وآلاتها، ورجالها، وحبالها، وعدتها، ولا يشحنها إلا العادة، ولا يقود مركباً لا يطاع فيه، أو غير معدّ. ولا يسافر في ضيق الموسم. ويحتاط للأخطار بالعدّة والحبال والرجال، وغير ذلك من آلات السفينة. وعليه أن يعرف الصبر من التواني، ويفرق بين العجلة

والحركة، وأن يكون عادلاً تقياً، لا يظلم أحداً لأحد، ولا يجبر التجار على دفع شيء، إلا ما اتفق عليه، أو جرت به العادة بين الناس[1].

هذه النصائح وجهها ابن ماجد للمعلّم، وهو – كما عرفنا من قبل– ليس من عمال السفينة الدائمين، وإنما كان يُؤجّر لرحلة أو رحلتين، يقود فيها السفينة في عرض المحيط، مسترشداً في ذلك بقياس النجوم قديماً، وقياس الشمس في الأيام المتأخرة، ثم يترك السفينة بعد أن يستلم أجره في نهاية الرحلة، فهو غير مسؤول عن سير العمل داخل السفينة. ويبدو أن ابن ماجد قد عنى المعلم الذي يتولى إدارة السفينة أيضاً؛ فالناخوذة لا يسمى معلماً إلا إذا كانت لديه خبرة بالملاحة الفلكية، وقيادة السفينة فيما يسمى بأعالي البحار.

أما مسؤولية إدارة السفينة وضبط العمل بها فموكلة إلى الناخوذة ومساعديه من رؤساء البحارة المتقدم ذكرهم، ويعد الناخوذة حاكم السفينة، وإليه يرجع الحكم في جميع المخالفات التي تحدث داخل السفينة. فملاحظة حركة الشراع في أثناء سير السفينة هي مسؤولية السّكُوني مدير الدفة، لأن جوش الشراع يتبع السكان في حركته، فعندما يتغير وضع الشراع بسبب تغير مهب الريح يصيح السكوني بتغيير وضع الشراع، ليلائم مهب الريح. فيقوم (مقدّم قدّام) أي (المقدّم الثاني) بإبلاغ أمر السكوني إلى البحارة، فتسرع البحارة إلى

(1) شهاب الدين أحمد بن ماجد، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

تحويل الشراع إلى الوضع المطلوب ومن يرفض تأدية هذا العمل من البحارة يبلغ (مقدّم قدّام) رفضه إلى (المقدّم الأول) أي (الصرنج)، أو الناخوذة مباشرة، فيحاكم المخالف أمام الناخوذة.

وفي أثناء سير السفينة يتفقد (الصرنج) أجزاء السفينة وأدواتها، فإذا وجد أن بعضها يحتاج إلى تبديل، يصدر أمره بذلك إلى (مقدّم قدّام) الذي يبلغ بدوره إلى البحارة للتنفيذ. كذلك إذا كانت السفينة راسية في الميناء تأتي أغلب الأوامر من (الصرنج)، في ترتيب أعمالها، و(مقدم قدام) يبلغ أوامره للبحارة. فـ(مقدم قدام) هو الرئيس المباشر للبحارة. فإذا رفض بعضهم أو أحدهم تنفيذ الأوامر يبلغ (مقدم قدام) مخالفته للصرنج، الذي يراجع المخالف أولاً ويحاول إزالة سبب عصيانه، وإذا أصر على رفض تأدية العمل يقدم للمحاكمة أمام الناخوذة.

وإذا وجد (الوكيل) المسؤول عن التموين وأدواته في السفينة واحدة من هذه الأدوات قد كسرت يقدم بلاغاً إلى الناخوذة بالفاعل فيقدم للمحاكمة، فهو تحت مسؤولية الناخوذة مباشرة، وأوامر الناخوذة تصدر إلى (الصرنج) مباشرة، الذي يوجهها إلى (مقدم قدام) إن كانت تخص البحارة، فيبلغها (المقدم) إلى البحارة، ومن يرفض تنفيذ أومر الناخوذة يقدم للمحاكمة، وقبل المحاكمة تجري محاولة لتسوية مسألة المخالفة بطريقة تجنب المخالف نتيجة حكم الناخوذة عليه.

وأحكام الناخوذة تجري طبقاً للأعراف والقوانين البحرية، وهي تختلف باختلاف الجنايات؛ فإن كانت الجناية تستحق العقاب البدني أمر الناخوذة بربط الجاني بخشبة (القاضي)، وهي عود صلب يسند عود الدقل، فيربطه البحارة بالقاضي مدة يحددها الناخوذة. وإن كانت الجناية مادية حكم عليه الناخوذة بغرامة مالية تحسم من حسابه حين تصفية حساب السفينة في نهاية السنة، أو يحرم من المساعدات، أو القروض المقدمة في أثناء الرحلات[1].

وإذا حدث خلاف بين أحد البحارة والمسؤول عنه حول سير العمل الذي يؤديه البحار، وكل منهما يرى أنه مصيب، أو حدث نزاع بين بعض البحارة، وعجز رئيس البحارة (الصرنج) عن حله؛ يرفع الأمر للناخوذة ليصدر حكمه فيه. وأحياناً قد يحدث خلاف بين الناخوذة وأحد المسؤولين بسبب إهمال المسؤول لعمله، أو عصيانه لأوامر الناخوذة، أو سوء معاملته للبحارة، أو غيره؛ فيصدر الناخوذة حكماً عليه، يكون للمسؤول الحق في طلب إعادة النظر فيه أمام لجنة من نواخيذ السفن الأخرى في أحد الموانئ، وما تحكم به اللجنة ينفذ. كذلك يجوز للبحار إذا رأى حكماً جائراً عليه من الناخوذة أن يطلب مراجعته أمام لجنة من النواخيذ، ويجوز للجنة إلغاء حكم الناخوذة، أو تأييده، بحسب العرف البحري، ويعد حكمها حكماً نهائياً.

(1) بدر الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004.

وإذا طرد الناخوذة أحد العمال من دون سبب يجيز ذلك فإن البحار يصير ـ كما ذكرنا من قبل ـ غير ملزم بدفع ما عليه من ديون، وله الحق في المطالبة بحصته من دخل السفينة، طوال الفترة التي عمل بها، لكن إذا تكررت مخالفته لأوامر رؤسائه، وتكررت محاكمته، ومعاملته السيئة لزملائه، وركاب السفينة، أو سرق بعض الأموال المشحونة بالسفينة، أو نقود من كان بها من الركاب والبحارة؛ حينئذ يجوز للناخوذة أن يفصله عن العمل في السفينة، أو يطلب محاكمته أمام لجنة من نواخيذ السفن، ويصدر حكم اللجنة بفصله، ومثل هذا الحكم ينفذ من قبل السلطات المحلية في الميناء الذي تجري فيه المحاكمة، ويلزم البحار بدفع كل ما عليه من دين للسفينة. وإذا لم يكن يملك المبلغ المطلوب منه وكانت لديه أملاك أخرى يلزم ببيع هذه الممتلكات وتسديد دين السفينة. وإذا تبيّن أنه بعد فصله استؤجر في سفينة أخرى فعلى ناخوذة تلك السفينة تسديد ما عليه من دين للسفينة الأولى. أما إذا عمل في مجال آخر غير البحر فيقسط عليه الدين ضمن مدة محددة[1].

لكن إذا فُصل البحار من الخدمة في السفينة في مكان بعيد عن وطنه فيلزم الناخوذة بدفع تكاليف سفره إلى وطنه، أو إلى الميناء الذي استأجره فيه، إلا إذا كان البحار يرغب في البقاء في البلد الذي فصل فيها، فحينئذ ترفع مسؤولية إعادته إلى وطنه عن الناخوذة.

(1) المصدر السابق نفسه.

أما إذا جاء الفصل بناء على طلب من البحار ووافق الناخوذة على فصله فترفع مسؤولية إعادته إلى بلده عن الناخوذة؛ لأن طلب الفصل جاء من البحار نفسه.

وإذا هرب أحد العمال من السفينة، وهي راسية في أحد الموانئ، وحان وقت إقلاعها وهو مايزال مختفياً؛ فعلى الناخوذة إبلاغ سلطات الأمن في الميناء بهروبه، وتزويدها بوصف لشكله وملامحه، وقد يتأخر سفر السفينة يوماً واحداً على أمل أن تعثر السلطات عليه وتعيده إلى السفينة، فإذا لم تعثر عليه سلطات الأمن يضطر الناخوذة إلى مغادرة الميناء، وإلى استئجار بحار آخر، يحل محل البحار الهارب مدة محدودة. فإذا عاد البحار الهارب إلى بلده يطالبه الناخوذة بتسديد ما عليه من دين للسفينة. لكن الهروب من السفينة نادراً ما كان يحدث؛ لأن البحارة يعدونه مخلاً بشرف مهنتهم، وقد لا يجد البحار الهارب من يستأجره من النواخيذ بعد هروبه.

وإذا حدث أن تأخر البحار عن الحضور إلى السفينة قبل إقلاعها، وكان الوقت ضيقاً لا يسمح بالبحث عنه، واضطر الناخوذة إلى إصدار أمره بسفر السفينة؛ فإن البحار يحرم من الحصول على حصته من دخل السفينة في تلك الرحلة بسبب غيابه عنها، ويلزم بدفع أجرة من حل محله في أثناء غيابه عن الرحلة. كما يلزم بالسفر ثانية في السفينة حتى نهاية السنة البحرية، وانتهاء مدة استئجاره. أما إذا كان سبب غيابه مرضاً أصابه، أو أصاب أحد أفراد عائلته، أو غيره من الأسباب التي

تجبره على إلغاء السفر؛ ففي هذه الحالة لا تلغى حقوقه في تلك الرحلة، ويبقى كأنه لم يغب عنها. وله حق العودة إلى السفينة واللحاق بها في أي ميناء يعلم أنها وصلت إليه إن استطاع ذلك. أما إذا تعددت رحلات السفينة وهو مايزال مريضاً، أو مشغولاً بمتابعة دعوى في محكمة؛ فلا يحسب له منها إلا أجر رحلة واحدة، ذهاباً وإياباً، وأحياناً لا تحسب له أجرة العودة منها.

لكن قلما يحدث أن يتغيب البحار عن السفينة أكثر أيام السنة البحرية. وإذا حدث ذلك لأسباب أجبرته على الغياب فله الحق في اللحاق بالسفينة واستئناف العمل بها، ويحتسب له أجر الأيام التي عمل بها فقط. أما إذا انتهت السنة وهو مايزال غائباً فله الحق في استئناف العمل في السفينة في السنة التالية بناء على عقد استئجاره السابق، إن رغب هو في ذلك، وإذا لم تكن له رغبة في العمل في السفينة فعليه تسديد ما عليه من دين لها.

وإذا حدث أن ارتكب البحار جناية في أحد الموانئ، وقبضت عليه سلطات الأمن فيه، ولم ينجح الناخوذة في إطلاق سراحه، وسافرت السفينة؛ فلا يحتسب له شيء من أجور الرحلات التي تغيب عنها. وعلى الناخوذة أن يترك له مالاً لطعامه مدة بقائه في السجن لدى أحد وكلاء السفن التجارية في الميناء. ومتى أطلق سراحه يحق له اللحاق بالسفينة، أو انتظار عودتها إلى الميناء الذي سجن فيه إذا توقع عودتها إليه قبل نهاية السنة البحرية.

وإذا كان البحار يزاول مهنة البيع والشراء بمبالغ زهيدة بين الموانئ في أثناء فراغه من العمل في السفينة، وحدث أن ماطله بعض من اشترى منه سلعة في أحد الموانئ، ولم يدفع له قيمة السلعة، وكانت السفينة على وشك السفر؛ ففي هذه الحالة يبلغ البحار الأمر إلى الناخوذة، فيتدخل الناخوذة في الأمر. ويطالب المشتري بدفع ما عليه من نقود للبحار، أو يبلغ عنه سلطات الأمن في الميناء. فلا يجوز للناخوذة أن يترك حقوق العامل عنده تضيع، كما أن سلطات الأمن في الموانئ تبادر إلى حل قضايا السفن قبل غيرها، حتى لا يفوت موعد سفرها. فالناخوذة ملزم بمساعدة البحار العامل عنده، والدفاع عنه في القضايا التي تواجهه في أثناء سفره.

وإذا حدثت سرقة في السلع المشحونة في السفينة بحث (الصرنج) عن المسروقات في جوانب السفينة، وحقق مع البحارة المسؤولين عن المستودعات (الأخنان) في جوف السفينة. وإذا كان هناك ركاب على السفينة، يبدأ (الصرنج) بتفتيش حقائب الركاب ومتاعهم. وإذا لم يعثر على المسروقات، ولم يعرف السارق يصدر الناخوذة حكماً بتعويض قيمة المسروق من حصص جميع عمال السفينة من دخل السفينة، بما فيهم الناخوذة نفسه، وإذا عرف السارق وكان من عمال السفينة يأمر الناخوذة بإعادة المسروقات، أو تسليم قيمتها إن كان قد باعها في أحد الموانئ من قبل، ويأمر البحارة بربطه بقاضي الدقل مدة، أو طرده من السفينة. أما إذا كان السارق من الركاب

فيأمره بإعادة المسروق، أو دفع قيمته، ويأمر البحارة بربطه بقاضي الدقل، ولا يطلق سراحه حتى تصل السفينة إلى الميناء الذي يريد الركاب النزول فيه، وقد تبلغ سلطات الأمن في الميناء عنه، إذا أراد الناخوذة ذلك.

وقد يُسرق شيء لأحد الركاب أو أحد عمال السفينة فيبحث عنه بين متاع الركاب والعمال، وعند العثور عليه بين متاع أحدهم يعاد لمالكه، ويوبخ السارق، ويشهر أمره بين ركاب السفينة، ويعزل ولاسيما إذا كان المسروق شيئاً قليل القيمة. وإذا عرف السارق وتبين أن المسروق قد بيع تدفع قيمته للمالك. وأحياناً إن كان السارق من عمال السفينة قد يطرد منها.

وإذا نشبت معركة بين الركاب أو سرق أحدهم مبلغاً من المال من متاع بعضهم والسفينة راسية في أحد الموانئ فالحكم الذي يصدره الناخوذة ضد المخالف ينفذ داخل السفينة، وتعتمده سلطات الأمن في الميناء؛ لأن السفينة تحت سيطرة الناخوذة، وما على سلطات الميناء إلا تنفيذ أمره.

وقد تسوء العلاقة بين الناخوذة والبحارة والسفينة سائرة في البحر، أو وهي راسية في الميناء؛ فيقدم الناخوذة شكوى ضدهم إلى سلطات الأمن في الميناء، وتتشكل لهم لجنة من نواخيذ السفن وتنظر في قضيتهم، ثم تحكم فيها حسب عوائد البحر وأحكامه، فأحياناً قد

يرضون بحكم اللجنة وتحل المشكلة. أما إذا رفضوا قبول الحكم فيطلب الناخوذة من سلطات الأمن تنفيذه عليهم، فإذا أصروا على رفضهم للحكم يفصلون من السفينة، ويصفي الناخوذة حساب السفينة. ومن بقي عليه دين للسفينة منهم يلزم بدفعه، ويستأجر الناخوذة عمالاً آخرين للسفينة. وإذا كانت مطالبهم عادلة وجاء حكم اللجنة محققاً لمطالبهم فيلزم الناخوذة بتنفيذ الحكم، ويمنع من فصل العمال قبل نهاية السنة البحرية[1].

وتهريب السلع المحرمة في السفينة غير مسموح به، فإذا زاول أحد البحارة التجارة في الممنوعات خفية، واكتشف أمره أحد العمال، فإن الناخوذة يطرده من السفينة في أثناء السنة البحرية، ولا يحتسب له تعويض؛ بل يلزم بدفع ما عليه من دين للسفينة، ويتعرض للعقاب في السفينة، وفي الميناء الذي يطرد من السفينة فيه، ولم يعرف التهريب عند البحارة المتقدمين. كما كان ركاب السفينة يفتشون تفتيشاً دقيقاً جداً في جمارك الميناء، عند نزولهم من المركب إلى المدينة، ولاسيما في الموانئ المشهورة كميناء (عدن)، وغيرها[2].

أما عند البحارة المتأخرين وبعد أن سيطرت دول أوروبا على المحيط الهندي وتجارته فقد غدا التهريب شائعاً عندهم، ولاسيما تهريب السلع التي تمنع المتاجرة بها الدولة المسيطرة على الميناء. وكان البحارة

(1) المصدر السابق.

(2) ابن المجاور، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز، ج 1 ص 138، 139، (ن)

يهربون السلع من الجمارك أيضاً، في الموانئ التي تتوقف بها السفينة، ولا سيما السلع الصغيرة الثمينة التي يمكن اخفاؤها عن أعين رجال الجمارك بين ملابسهم.

(4)
لوازم الحياة اليومية في السفينة

(4)

لوازم الحياة اليومية في السفينة

الطعام

ذكرنا من قبل أن (راعي الدبوسة) أو (الوكيل) ـ كما يسمى عند بعض البحارة ـ هو المسؤول عن توفير ما يكفي من المؤونة لبحارة السفينة طوال رحلة كاملة، وقد يشارك البحارة في الطعام من لهم سلع تجارية في السفينة، أما الركاب (العِبْرِيَّة)– وهم المسافرون العاديون– فيمكنهم أن يطبخوا طعامهم على مواقد خاصة داخل علب من الصفيح، أو على موقد السفينة بعد أن يفرغ طباخ السفينة من طبخ طعام البحارة عليه، ومنذ وقت قريب استعملوا مواقد (الكيروسين)، أعني المسافرين غير البحارة. وفي بعض السفن– الحضرمية خاصة– هناك تنّور إلى جانب المطبخ أي (الصريدان) عند بحارة حضرموت يصنع فيه الخبز من الذرة للبحارة.

وكان الطعام يقدم للناخوذة وضيوفه من التجار ورئيس البحارة (المقدمي)، ومن عادة الناخوذة أن يتناول الطعام على سطح مؤخرة السفينة، ويقدم للبحارة العاديين على مقدمة السطح الرئيس للسفينة، بجوار الموقد (السّنَيْدار) عند البحارة، في الخليج باستثناء طعام الإفطار فجميعهم يتناولونه عند الطباخ، وهو مؤلف من رقاق من طحين

القمح أو الذرة، يخرجها الطباخ من الموقد فتؤكل حارة مع الشاي. وقد تقدم ذكر أصناف طعام الغداء والعشاء عند البحارة المتأخرين.

أما العِبْرِيّة فيطبخون ما اشتهوا من طعام؛ فكل واحد منهم قد أعدّ من المؤونة ما يكفيه للرحلة، قبل أن يصعد إلى السفينة. وفي السفينة بعد أن يتعارفوا يتوزعون عند الطعام إلى مجموعات، كل مجموعة من ثلاثة إلى خمسة أفراد، يتولى أحدهم طبخ الطعام، بينما يساعده الآخرون في غسل الأطباق والقدور وغيرها. وعلى سطح السفينة الرئيس يتناولون طعامهم تحت ظلة من الحصير، أو القماش السميك (طِرْبال).

الغسل والاغتسال

تغسل الأوعية والملابس وغيرها على سطح مقدمة السفينة، حيث تكون على جانبيها إلى جهة البحر ثقوب تسمى ميازيب، يخرج منها الماء إلى البحر، وهناك أيضاً دلو لها حبل يصل طرفه إلى ماء البحر، وطرفه الآخر مربوط بأحد جانبي سطح المقدمة، ينزح بها ماء البحر من يريد غسل أي شيء، أو الاغتسال، أو الوضوء. أما التبرّز فهناك مراحيض خشبية مربوطة بجانبي السفينة من الخارج يختلف عددها باختلاف حجم السفينة؛ فالكبيرة التي تنقل كثيراً من المسافرين تكون لها أربعة مراحيض: اثنان على جانبي السفينة حول سطحها الرئيس،

واثنان يربطان خلف المؤخرة، إن كانت السفينة من طراز (البُوم)، وغيرها من ذوات المؤخرة الحادة، أما إذا كانت من ذوات المؤخرة المربعة مثل (الغَنْجَة) و(الصنبوق) اليمني فيربطان على جانبي المؤخرة، واثنان على جانبي المقدمة. أما السفينة الصغيرة فلها عادة مرحاضان يربطان على جانبي سطح وسط السفينة، وثالث يربط بجانب مقدمة السفينة، وهو خاص بالبحارة.

والمرحاض صندوق من الخشب أعلاه مفتوح، وأسفله مسّمر بعيدان قوية في وسطه فتحة يخرج منها البراز إلى البحر، ويربط به حبل شدت بطرفه الآخر علبة من الصفيح، ينزح بها ماء البحر من يتبرز. كما يستعمل المرحاض أيضاً للاغتسال. ويكون الصعود إليه خطراً، ولاسيما عند هيجان البحر، فلا يجرؤ المسافر الذي لم يسبق له ركوب البحر على الصعود إليه.

ماء الشرب

يجلب الماء العذب إلى السفينة مجموعة من البحارة يذهبون على قارب السفينة ومعهم عدد من القرب لا يقل عن أربعين قربة إلى أقرب مكان إلى الآبار في بر الميناء الذي ترسو فيه السفينة، أو إلى الينابيع المنحدرة من بعض الجبال القريبة من مجرى السفينة، مثل جبال منطقة (ظفار) بعُمان وغيرها. وبعد أن يملؤوا جميع القرب بالماء يعودون إلى

السفينة، ويفرغون القرب في حوض على سطح السفينة يعرف بالفنطاس، يصنع من الخشب، أو من معدن لا يصدأ، ويسميه بعض البحارة (تانكي). وموضعه قريب من موقد السفينة على سطح المقدمة في السفن الكبيرة، أما في السفن الصغيرة فيوضع في الخن. ويستمر جلب الماء بالقرب حتى تمتلئ الفناطيس.

ويستعمل الماء العذب للشرب وطهي الطعام فقط، وماء البحر لغسل الأوعية والاغتسال. وفي بعض المراكب هناك قطعة من الخشب طولها نحو خمس أقدام وعرضها ثلاث أقدام، مثبتة على أحد جانبي المقدمة من الخارج، تستعمل لغسل الأوعية والملابس، وتسمى المغسال.

(5)
قواعد مسار السفينة

(5)
قواعد مسار السفينة

الخروج من الميناء
أو الدخول إليه

يسمى الميناء عند البحارة (البَنْدر)، وهي فارسية، ويقال بندرت السفينة: رست. ولأن مختلف السلع تكون متوافرة في سوق البندر عادة، بفضل تردد السفن التجارية إليه؛ فإن اسم البندر أصبح يطلق على المدينة التي تتوافر في أسواقها جميع السلع، حتى وإن كانت بعيدة عن البحر.

وتخرج السفينة ناشرة شراعها من داخل الميناء، إذا كان الميناء واسعاً، ومياهه عميقة، ومدخله خالياً من الصخور، منحرفاً عن أشعة الشمس عند غروبها، وشروقها. قال ابن ماجد يصف مواقع مراسي الشاطئين: العربي والأفريقي على البحر الأحمر: «لأن المخور في بر العرب لا ببر العجم فإنه يقابل الصّوْرم في خروجك من المرسى عند الصباح، ودخولك المرسى عند المساء. وبر العرب ليس عليه صَوْرم في خروجك ودخولك»[1].

قوله: «المخور»: لغة من «مخرت السفينة مخراً ومخوراً: جرت تشق ماء

(1) ابن ماجد، كتاب الفوائد، ف 12، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

البحر. و«بر العرب»: يقصد المياه المجاورة لبر جزيرة العرب على البحر الأحمر؛ فكل ما كان قريباً من البر من الجزر أو غيرها يسميه البحارة جزراً برّية، وإذا كانت بعيدة عن الساحل تسمى جزراً بحرية، وقس على ذلك. و(الصورم): أشعة الشمس، ولاسيما عند الشروق أو الغروب. فهي تجهر مدير الدفة، فلا يرى ما أمامه عند دخوله إلى المرسى وقت غروب الشمس، أو الخروج منه وقت شروقها. وتحديد وقت غروب الشمس في دخول المرسى، ووقت شروقها في الخروج منه يشير إلى أن السفن الشراعية كانت تسير في البحر الأحمر في أثناء النهار، لكثرة أحجاره ومضاحله، وترسو وقت الغروب. قال المقدسي: «ومن (القلزم) إلى (الجار) عُرى صعبة، من أجلها لا يسيرون إلا في النهار، والربان على الجخوار [مقدمة المركب] منكبٌّ يطلع في البحر، فإذا ظهرت عراة صاح: يميناً أو شمالاً. وقد رتب صبياناً يصرخون بذلك، وصاحب السكان بيده حبلان يجذبهما يميناً وشمالاً إذا سمع النداء، وإن غفلوا عن ذلك صدم المركب العرى فأعطبته[1].

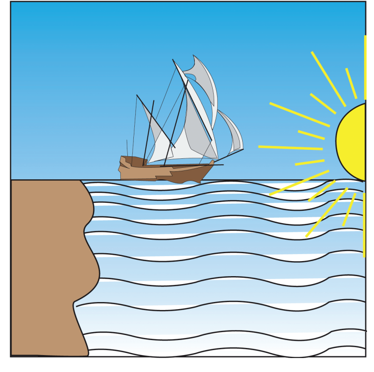
و(الجار) كان ميناء (يثرب) على مسيرة ليلة منها، وكانت المراكب من مصر واليمن والحبشة تتردد إليه، ثم تحوّل هذا النشاط إلى ميناء (ينبع). وقوله: «وصاحب السكان بيده حبلان يجذبهما يميناً وشمالاً» دليل على أن المركب الذي سافر فيه المقدسي من (القلزم) إلى (الجار)،

(1) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص 11، 12.

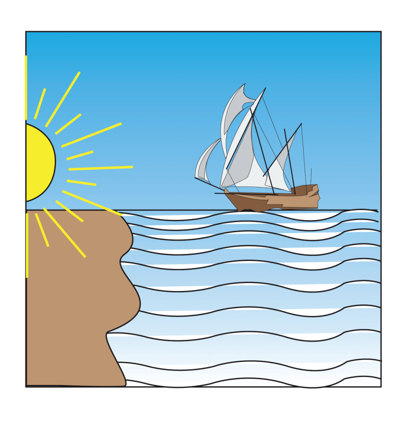
قبل أكثر من ألف سنة كان سكانه يدار بالحبال مثل بعض المراكب العمانية في الوقت الحاضر.

وقال ابن بطوطة عن البحر الأحمر: «وهذا البحر لا يسافرون فيه بالليل لكثرة أحجاره؛ وإنما يسافرون فيه من طلوع الشمس إلى غروبها، ويرسون فينزلون إلى البر، فإذا كان الصباح صعدوا إلى المركب، وهم يسمون رئيس المركب الربان. ولايزال الربان أبداً في مقدم المركب ينبّه صاحب السكان على الأحجار[1]».

فخروج المركب وقت شروق الشمس من ميناء يواجه مخرجه أشعة



(شكل 1)
الخروج من الميناء ساعة الشروق



(شكل 2)
الدخول إلى الميناء ساعة الغروب

(1) ابن بطوطة، الرحلة، ج 1 ص 155 (طبعة القاهرة 1967م).

الشمس خطر جداً؛ فأشعة الشمس تمنع مدير الدفة من رؤية المخرج بوضوح، وكذلك الميناء الذي تواجه فيه أشعة الشمس من يريد دخوله وقت الغروب.

وإذا كان الميناء ضيقاً وكانت فيه مياه ضحلة أو صخور يخرج المركب منه بطريقة السحب، وذلك بربط مقدمة المركب بطرف حبل طويل غليظ، وربط طرفه الآخر بمؤخرة زورق المركب، ويسير الزورق بتجديف من عليه من البحارة، في مياه الميناء العميقة الأمينة؛ فيجرّ المركب خلفه إلى خارج الميناء. أو يربط طرف الحبل بمرساة تنقل بزورق المركب، وتلقى في المياه الآمنة عند مدخل الميناء، ويعود البحارة بالقارب إلى المركب، ثم يبدأ جميع البحارة على سطح المركب بجر المركب إلى المكان الذي طرحت فيه المرساة بطريقة عكسية، وذلك بجر الحبل المربوط بالمرساة، ولأن المرساة تكون ناشبة في قاع البحر فإن المركب ينزلق رويداً رويداً إلى المكان العالق به المرساة في مدخل الميناء. وبمثل هذه الطرائق يدخل المركب في الموانئ الضيقة، والمزدحمة بالسفن، والموانئ التي يكون فيها مياه ضحلة أو صخور. أما في الموانئ الرحبة الأمينة فيدخل المركب أو يخرج بشراع (الجَيْب) المعروف أيضاً (بالجيم)، أو بالشراع الكبير بعد تعليق طرفه السفلي، أي ثنيه بحبل (التعليق)، فينقص دفع الريح له، فتقل بذلك سرعة السفينة. كما يمكن إخراج المركب في الميناء مقطوراً بقاربه، وتجديف الأشداء من البحارة.

وعندما تحين ساعة الإقلاع يأمر (المقدمي) أي (الصرنج) البحارة برفع قارب المركب، وبعد تثبيته في مكانه على سطح المركب يأمرهم بربط الشراع (بالفَرْمن) أي القريّة، فيربط بحبال دقيقة تسمى (قلوصاً)، وحينما ينتهون من ربط الشراع يأمرهم برفع الأنجر (المرساة الكبيرة)، فيسرعون إلى صدر المركب، ويقفون على سطح المقدمة، حيث يربط حبل المرساة، وقبل البدء بجر الحبل يرتل (مقدم قدام) عند بحارة حضرموت هذه الدعوات بصوت مرتفع[1]:

يا مُوَدِّي يا مُجِيب　　صلّي واستجيب

واذكر محمد الحبيب　　حاضر ما يغيب

صلوا على الزين يا خلق الله

فترد عليه البحارة بصوت مرتفع:

هِيه صلوا عليه　هِيه صلوا عليه　هِيه يا هِيه　هِيه يا هيه

ومعنى: «يا مُوَدِّي يا مجيب»: من «ودَّى» الشيء: أي أوصله إلى المكان المطلوب، و«جاب» الشيء: أتى به. وحينما يشرعون في جرّ حبل المرساة يرددون الأهازيج الخاصة برفع المرساة، وتبدأ بكلمة «يا مُلُويا». بينما يقف الناخوذة والمقدّمي وغيرهما على سطح مؤخرة المركب يراقبون حركة جر الحبل، ويقف مدير الدفة (السكوني) مستعداً لإدارتها إلى الجهة التي سيتجه إليها المركب. وحينما تظهر المرساة يغيّر (مقدّم قدام) صوته بنشيد آخر غير الذي كانوا يرددونه

(1) الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004.

عند رفع المرساة فيعرف صاحب السكان أن عليه أن يستعد لإدارة الدفة.

وبعد رفع الأنجر يندفع البحارة مسرعين إلى مؤخرة المركب، حيث يكون (العبيذار)، فيشرعون في جرّ حبال تسمى (الروّاجع) عند بعض البحارة وتسمى (بَسَّة) عند بعضهم الآخر، عبر بكرات (العبيذار) وبكرات (الجامعة) بأعلى هذه الحبال مع ترديد نشيد خاص به، على وقع الطبول المثير لحماس البحارة، فترتفع قريّة الشراع المعروفة بـ(الفَرْمَن) عند البحارة، إلى رأس الدقل، فيدير صاحب السكان دفة المركب إلى الجهة التي ينشر الشراع نحوها؛ فيبدأ المركب في التحرك نحو مخرج الميناء.

وقديماً كان لخروج المراكب في موسم السفر إلى الهند من الموانئ المشهورة على طريق التجارة الدولية بين المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط، مثل (عدن) و(هرمز)، بروز عظيم يخرج لمشاهدته والي الميناء وكبار موظفيه؛ ففي (عدن) مثلاً كان ساحل البندر يعمر بالخيام حيث تعرض مختلف أنواع السلع، بينما تعد السفن للسفر، فيخرج أهل (عدن) لمشاهدة حركة القوارب التي تحمل السلع التجارية من رصيف الجمارك إلى المراكب. وأعجب منظر في الميناء كان منظر الخيل وهي تشحن في المراكز، وكان الملك المؤيد الرسولي ملك اليمن، ممن شهدوا خروج مراكب الخيل من ميناء (عدن) سنة 669هـ[1].

(1) الخزرجي، علي بن الحسين، العقود اللؤلؤية، ج 2، ص 154، (الطبعة الأولى).

السَّنْجَرَة

قال ابن ماجد:

إذا كنت في السِّنْجِار فالكل يهتدي

بنور علومي كالسِّماكين في السما

كانت السفن الشراعية تترافق غالباً، في رحلاتها التجارية، فتسير متقاطرة في صف يسمى (سنجاراً) كالقافلة في الصحراء، ويسمى ترافقها (سَنْجَرة)، وكما أن قافلة الصحراء لابد لها من قائد يرشدها إلى دروب الصحراء؛ كذلك كان أصحاب السفن يختارون لقيادة السنجار أشهر ربان بينهم. يقول ابن ماجد كل من كان في السنجار من الربابنة يهتدي بنور علومه في الملاحة كما يهتدي السائر في ظلمات البر والبحر بنجمي السماكين: (السماك الرامح) و(السماك الأعزل)[1].

ولم تكن السنجرة تجري إلا في الرحلات التجارية الطويلة، كالرحلة من جزيرة العرب إلى الهند، أو شرق أفريقيا، أو من موانئ اليمن إلى البصرة. ويتفق عليها بين نواخذة السفن، في الميناء الذي ستبدأ منه السنجرة. وعادة ما يكون من يطلب السنجرة من النواخذة

(1) شهاب الدين أحمد بن ماجد، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، ف 3 المنازل، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

إما ممن ليست لديهم معرفة بالجهة التي ينوي السفر إليها، فيطلب مرافقة من لديه معرفة بها وبطرقها، أو أن سفينته غير معدة إعداداً جيداً.

والاتفاق على السنجرة يكون شفهياً قائماً على شرف البحر وحده، ومن شروطه:

- عدم قطع السنجرة في عرض البحر، ويجوز قطعها داخل أحد الموانئ.
- الالتزام بمساعدة من يحتاج إلى مساعدة من نواخذة السنجار.
- التعاون فيما قد يتعرض له السنجار من عواصف أو قرصنة.
- إذا تأخرت سفينة في سيرها عن بقية سفن السنجار فعلى السفن المسرعة أن تخفض من سرعتها، وذلك بتعليق الشراع بأحد الحبال، بحيث ينقص ما يواجه مهب الريح منه، فيقل ضغطها عليه، ومن ثم ينقص جرّ الشراع للسفينة.
- إذا نفد تموين إحدى السفن قبل الوصول إلى أحد الموانئ في طريق الرحلة فعلى من لديه فائض من التموين أن يعير من نفد تموينه حاجته منه، على أن يعيده عند وصول السنجار إلى أول ميناء في طريقه.

وقد تتم السنجرة في عرض البحر؛ وذلك عندما تلحق سفينة

بسفينة أخرى لها مجرى الأولى نفسه، وتقصدان الميناء نفسه. فعندما تقترب الأخيرة من الأولى تبادرها بالتحية فترد التحية. وبعد أن تتعارفا يصيح مساعد مقدم السفينة التي تطلب السنجرة قائلاً:

سِنجارنا بالسلامة.. سلّوم

فإن رد عليه مساعد مقدم السفينة الأخرى بهذه العبارة نفسها لزمت السنجرة، وإن لم يرد عليه بها لا تتم السنجرة، ويكون كل منهما في حل منها. وهذه العبارة شائعة عند بحارة حضرموت.

لكن السفينة المسرعة المعدة إعداداً جيداً لا ترتبط عادة بالسنجرة مع سفينة أو سفن ليست لها سرعتها وإعدادها نفسهما؛ لأنها تخشى التأخير بكل تأكيد، وما يترتب على السنجرة من التزامات. ولا ترتبط مثل هذه السفينة بالسنجرة إلا في حالة واحدة؛ وهي أن يكون ربانها لم يسبق له أن تولى قيادة سفينة من قبل في طريق الميناء المقصود، أو كانت الطريق محفوفة بالمخاطر.

أما إذا التزم ناخوذة سفينة بالسنجرة ثم قطعها وترك رفيقه في عرض البحر فيحق لرفيقه أن يشكوه أمام لجنة من النواخذة في الميناء الذي يلتقون فيه، بدعوى أنه قد أخل بشرف البحر وقواعده. فيصدر حكم اللجنة بلومه وإدانته بذلك، فيفقد ثقة البحارة به، وإذا كان من قطع عنه السنجرة قليل الخبرة بمسالك الجهة المقصودة، وحدث لسفينته بعض الضرر؛ فيلزمه دفع تكاليف إصلاح ذلك الضرر، لكن قطع

السنجرة نادراً ما كان يحدث، لأنه يعد عملاً مشيناً مخلاً بشرف المهنة.

والسفن التي تسير على خط واحد حتى وإن لم تكن سنجاراً، واقتربت إحداها من الأخرى، بحيث يسمع من فيها الصوت المرتفع من الأخرى؛ فيجب على القادمة أن تبدأ بتحية المتقدمة. فإذا حصل تعارف بين نواخذتهما وكان أحدهم في حاجة إلى مساعدة بتموين أو غيره، يساعده الآخر على أن يعيد ما قدم له من المساعدة في أول ميناء يصلان إليه.

قاعدة مرور السفن بعضها ببعض

مجرى السفينة يحدّده الناخوذة أو الربان إن كانت الرحلة قصيرة، ويحدده المعلم الخبير بالملاحة الفلكية إن كانت الرحلة طويلة، وتقطع عرض المحيط، وعلى مدير الدفة أن يحافظ على الاتجاه الصحيح للمجرى، من خلال النظر إلى دائرة (بيت الإبرة) المعروفة عند البحارة المتأخرين بـ(الدِّيرة) و(البوصلة)؛ فهذه الدائرة تمثل الدائرة الأفقية حولنا، وهي عند علماء الملاحة مقسمة إلى 32 جزءاً، أو خناً، كما تسمى عند المتقدمين، فصار نصيب كل خن من الدائرة إحدى عشرة درجة وربع درجة (11ر25×32=360^0). أربعة من هذه الأخنان

تمثل الجهات الأصلية: المشرق، المغيب، القطب الشمالي، القطب الجنوبي. ويعرف القطب الشمالي عند البحارة بقطب (الجاه)، والقطب الجنوبي بقطب (سهيل)، ذلك النجم المشهور عند رجال البحر ورجال البادية، ويمثل المشرق عندهم مطلع نجم (النسر الطائر)، والمغيب (مغيب الطائر).

ثم قسموا كل جهة من الجهات الأربع إلى سبعة أخنان: (4×7=28+4=32)، ونسبوا كل خن إلى مطلع النجم أو مغيبه والذي ـ كما اعتقدوا ـ يقابله في مطلعه أو مغيبه. فمن القطب الشمالي أو (الجاه) إلى المشرق الأصلي أو (مطلع الطائر) سبعة أخنان نسبت إلى مطالع سبعة من النجوم هي: الفرقد، النعش، الناقة، العيّوق، الواقع، السماك، الثريا، وسبعة أخنان نسبت إلى مغاربها، وهي بين المغيب الأصلي، أو (مغيب الطائر). والقطب الشمالي أي أن كل نجم له خنان واحد لمطلعه والآخر لمغيبه، هذه أخنان نصف الدائرة الشمالي. وفي النصف الجنوبي من الدائرة بين خن المشرق الأصلي وخن القطب الجنوبي سبعة أخنان نسبت لمطالع هذه النجوم: الجوزاء، التير، الإكليل، العقرب، الحمارين، سهيل، السلبار. وسبعة أخنان لمغاربها.

وقسموا الخن الواحد إلى أربعة أقسام جعلوها كسور الخن، فصار لربع الخن من درجات الخن الكامل درجتان وثمان وأربعون دقيقة وخمس عشرة ثانية. على النحو التالي:

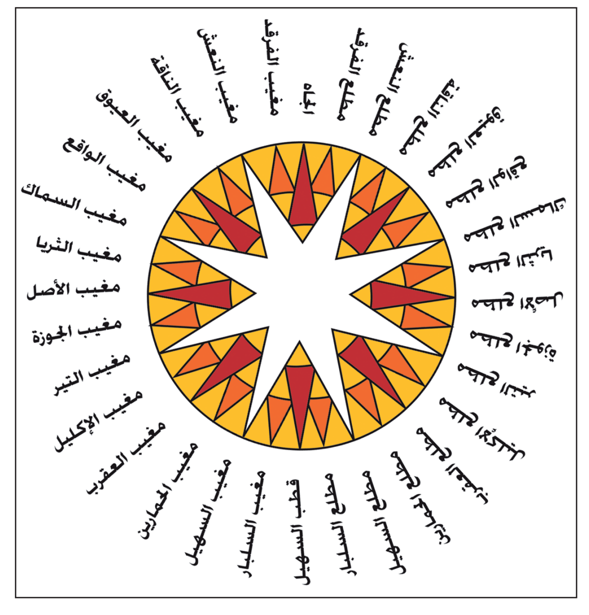
ثانية	دقيقة	درجة	
15	48	2	ربع الخن
30	36	5	نصف الخن
45	12	8	ثلاثة أرباع الخن
00	15	11	خن كامل

حساب كسور الأخنان على أساس تقسيم الدائرة إلى أربعة أقسام كل قسم من تسعين درجة. وبهذا التقسيم للدائرة تستطيع السفينة أن تسير في مئة وثمانية وعشرين خطاً في الدائرة، كل خط يمثل نحو درجتين وتسع وأربعين دقيقة.

وبخطوط (أخنان) الدائرة الأفقية الأصلية منها والفرعية تحدد دِيَر أو مجاري الموانئ، والأماكن البحرية الأخرى. وكبار البحارة يعرفون هذه المجاري، ولاسيما مجاري الموانئ المشهورة، وهي مسجلة في دفاتر الإرشادات البحرية. وعلى مدير دفة السفينة أن يحافظ على مقدمة السفينة في الاتجاه الصحيح للمجرى، كي لا تميل يميناً ولا شمالاً عن خط المجرى في دائرة بيت الإبرة، أي (البوصلة).

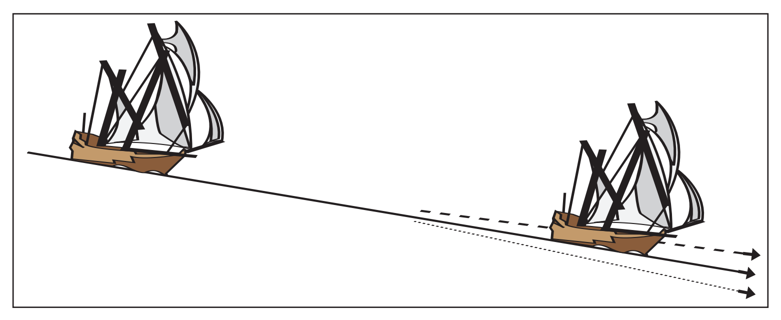
وفي حالة السنجرة تسير السفن متقاطرة على خط واحد كالقافلة، وإذا كانت إحدى السفن أسرع من السفينة التي أمامها فإنها تخفض من سرعتها بالطريقة المتقدم ذكرها. وعند البحارة قواعد لمرور السفن

في المجرى الواحد؛ فإذا أقبلت سفينة مسرعة وكانت أمامها على الخط نفسه سفينة أخرى أقل منها سرعة، وتريد أن تخلفها؛ فالقاعدة المتبعة في هذه الحالة أن يكون مرورها من جهة مؤخرة السفينة التي أمامها، أي من جهة ديمان الشراع، وليس من أمامها، أي من جهة جوشها. لأن ذلك يعد في العرف البحري تحدّياً وإهانة لأصحابها، قد يؤدي إلى شجار بين بحارة السفينتين عند وصولهم إلى الميناء المقصود. وتقدم دعوى أمام لجنة من النواخذة ضد الناخوذة الذي خالف قاعدة المرور، بمروره من أمام السفينة التي قبله، أي الجهة التي تسير نحوها. فتحكم اللجنة بخطئه ومخالفته لقواعد المرور، ما لم يتصالحا قبل تقديم الدعوى للجنة.



(شكل 3)

دائرة بيت الإبرة كما تسمى عند البحارة المتقدمين. والدِّيرة عند المتأخرين

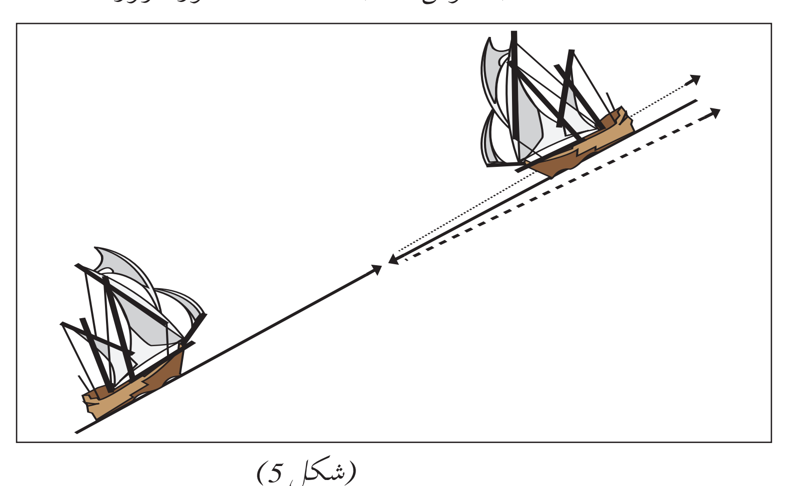


(شكل 4)

———— خط المجرى الأصلي للسفينتين

.... خط ناحية (دامن) شراع السفينة المتقدمة، وعليه تمر السفينة التي خلفها إن كانت أسرع منها.

------------ خط ناحية جوش السفينة المتقدمة لا يجوز المرور منه.



(شكل 5)

→ ← المجرى المزدوج للسفينتين

.... خط ناحية دامن شراع السفينة المقابلة ومنه تمر السفينة الأخرى

------------ خط ناحية الجوش

طرائق مغالبة الريح المعاكس

تختلف طرائق مغالبة الريح المعاكس باختلاف البحار؛ فالبحر الفسيح الخالي من الجزر والشعاب والمضاحل وغيرها من عراقيل ومخاطر الملاحة تكون مغالبة الريح فيه أقل خطورة من مغالبتها في البحار المملوءة بهذه المخاطر. كذلك المراكب ليست كلها متساوية في مغالبة الرياح والأمواج؛ فابن ماجد ـ كما ذكرنا من قبل ـ يجعل المركب الكبير الرزين غير خفيف في مغالبة الموج والريح، بخلاف المركب الخفيف المعدّ إعداداً جيداً، فهو عنده صالح للمغالبة.

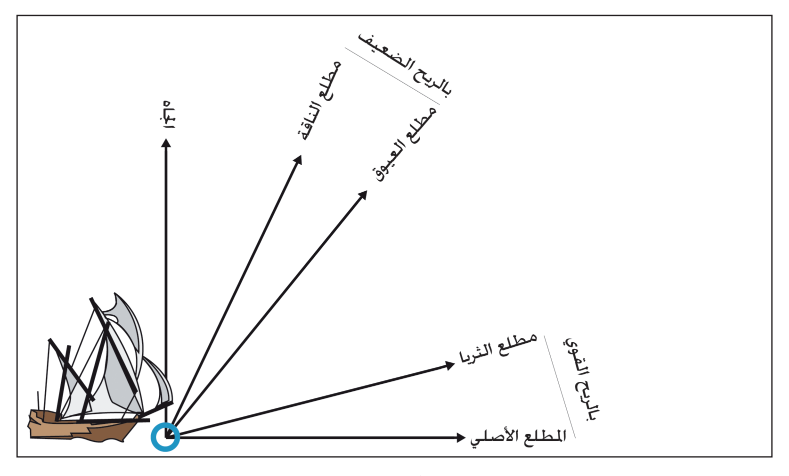
وعرف من هذه الطرائق عند المتقدمين والمتأخرين ثلاث طرائق هي: (التّكيِّة) و(الكاوِيَة) و(المخايَرَة) وتسمى (المخُور) عند بعضهم، وتتبع جميعها في مغالبة الرياح المعاكسة غير العاصفة، المتقدم وصفها، والمعروفة عند المتقدمين بالطوفان.

فالتّكيِّة هي الاتكاء على الريح المعاكس، والسير به إلى البر، أو جزيرة يربط فيها المركب إلى أن تعود الريح الملائمة لمجراه. وتتبع هذه الطريقة في السفر في البحر الأحمر من جنوبه إلى شماله في موسم رياح الأزْيَب. فالبحر الأحمر ـ كما قال ابن ماجد ـ: «أوسخ بحور الدنيا»[1]، وذلك لكثرة صخوره وشعابه المرجانية ومضاحله، وبسببها كانت المراكب الشراعية ـ كما ذكرنا من قبل ـ لا تسافر فيه إلا بالنهار، وترسو عند الغروب في البر أو في إحدى الجزر القريبة منه. ومع أن

(1) ابن ماجد، الفوائد، ف 12.

ابن ماجد وسليمان المهري ومن عاصرهما من البحارة كانوا يسافرون فيه بالليل أيضاً؛ إلا أن أسفارهم فيه لم تكن تسلم من المشاق والمخاطر، ولاسيما بجوار الساحل العربي منه، وفي السفر بريح الأزْيب من جنوبه إلى شماله؛ فالريح الشمالية تهب أحياناً في موسم الأزْيب التي تهب من الشرق والشمال الشرقي، فترد المسافر إلى ناحية الجنوب، فكانت المراكب تتبع أسلوب التّكيِّة في أثناء هبوبها، وفي الأماكن الضيقة الخطرة يتبع أسلوب (الكاوِيَة).

قال سليمان المهري في وصف الطريق من جزيرة (سَيْبان) إلى جدة): إذا ضربتك ريح الشمال في أي مكان من هذه الطريق فاجر إن كان قوياً في خن (مطلع الثريا) أو (المطلع الأصلي)، يعني المشرق الأصلي، إلى أن تخرج إلى مكان أمين تربط فيه المركب. وإن كانت



(شكل 6)

أخنان تكيّة سليمان المهري في الجانب الشرقي من البحر الأحمر

الريح شواراً [أي ضعيفاً] فاجر في خن (مطلع العيوق) و(مطلع الناقة).

ويقول: إذا ضربك الشمال عند عرض سبع أصابع بقياس نجم القطب الشمالي (الجاه)[1] فغالب الريح إن كانت شواراً، أو كوِّ؛ يعني غالب الريح في مسيرك أو توقف، وذلك بانزال الشراع. وإن كانت الريح قوية وأردت الخروج بها إلى بر العرب فإنك تخرج إلى (البضيعين) وما جاورهما. وإن كان الشمال ضعيفاً، [يعني ريح الشمال] فإنك تخرج إلى (المقمر) وما قاربها[2]. وربط المركب بالجزيرة أو الشعب لا يكون في الجانب الذي تهب منه الريح؛ لأن الريح والموج سيلقيان به على الصخور، وإنما يكون ربطه بالجانب الآخر من الجزيرة.

وإذا كانت ريح الشمال صلبة والمركب بين الجزر والشعاب أو المياه الضحلة بالليل فتنزل أشرعة المركب، وتطرح جميع مراسيه، وينزل القارب إلى البحر، وعليه بعض البحارة، ليدور حول المركب، حتى لا يرتطم بالصخور، أو ينشب في المياه الضحلة، ولا يتوقف قياس الأعماق. وتوقد على ظهر المركب شعلة ليعرف منها من في قارب المركب، موقع المركب في أثناء دوران القارب حوله. حتى إذا وجدت قطعة ملائمة لربط المركب ربط بها حتى الصباح. لكن يجب على

(1) انظر كتابي: «فن الملاحة عند العرب»، دار العودة – بيروت 1982.

(2) سليمان بن أحمد المهري، العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

الربان بعد ذلك أن يراقب حبال المركب طوال الليل؛ فإذا لاحظ أن الحبال قد ارتخت بسبب هوان الريح حلّها وسرى إلى عرض البحر، لأن المد عند ضعف الريح قد يلقي بالمركب على الشعب المربوط به. فالربط لا يصلح إلا في الريح القوية، وطرح الأنجر لا يكون في الشوار، أي الريح الضعيف[1].

ومن الأساليب التي يلجأ إليها البحارة في مغالبة الريح المعاكسة الشديدة في سيرها بمحاذاة الساحل أسلوب يعرف عندهم بالمخايَرَة، ويسميه بعضهم (الخايور)، وبعضهم الآخر يسميه (المخور)؛ قال ابن ماجد يصف السفر بمحاذاة ساحل عُمان الجنوبي، من (مَدْركة) إلى (مَصِيرَة):

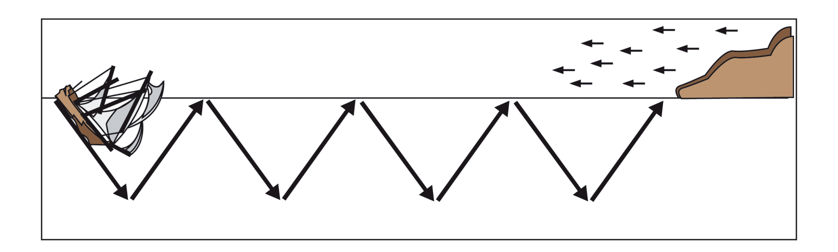
وإن طال سير غير يوم وليلة	**فرد على القطب الشمالي وخاير**
وإن ترى فيه البر فهو (مصيرة)	**فكم مركب عدّا وراح (جَوَادِر)**

يقول إذا زاد سيرك على يوم وليلة فارجع في سيرك إلى جهة القطب الشمالي، فإذا رأيت البر فهو برّ جزيرة (مصيرة)؛ فحافظ على مجراك في (خن القطب الشمالي) حتى لا تأخذك الريح إلى (جَوَادِر) على ساحل إيران الجنوبي. فكم من مركب عدّا (رأس الحد)، وذهب إلى ساحل (مكران) من إيران. فمن (مدركة) إلى (مصيرة) أمر المسافر أن يسير في (مطلع العيوق)، فإذا لم ير (مصيرة) بعد مسير «يوم وليلة» فيخاير، ويرجع مسيره إلى جهة القطب؛ لأنه إذا بقي يسير في (مطلع العيوق)

(1) ابن ماجد، كتاب الفوائد، ف 12، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

أكثر من يوم وليلة فستأخذه الرياح إلى (جوادر)، وهي الرياح الجنوبية الغربية.

فأسلوب (المخايرة) في مصارعة الريح الشديدة المعاكسة لمجرى السفينة يشبه أسلوب الكر والفر في القتال، ولا سيما في محاذاة الساحل. فهو مسايرة الريح إلى عرض البحر، ثم العودة إلى الساحل، أي المجرى الأصلي، في طريق تميل قليلاً إلى الجهة المقصودة، ثم العودة مرة أخرى مع الريح إلى عرض البحر، ومن هناك ومن مسافة محدودة تعود إلى المجرى الأصلي في طريق منحرف إلى الجهة التي تقصدها السفينة، وتستمر هذه الطريقة حتى تعود الريح الملائمة لمجرى السفينة.



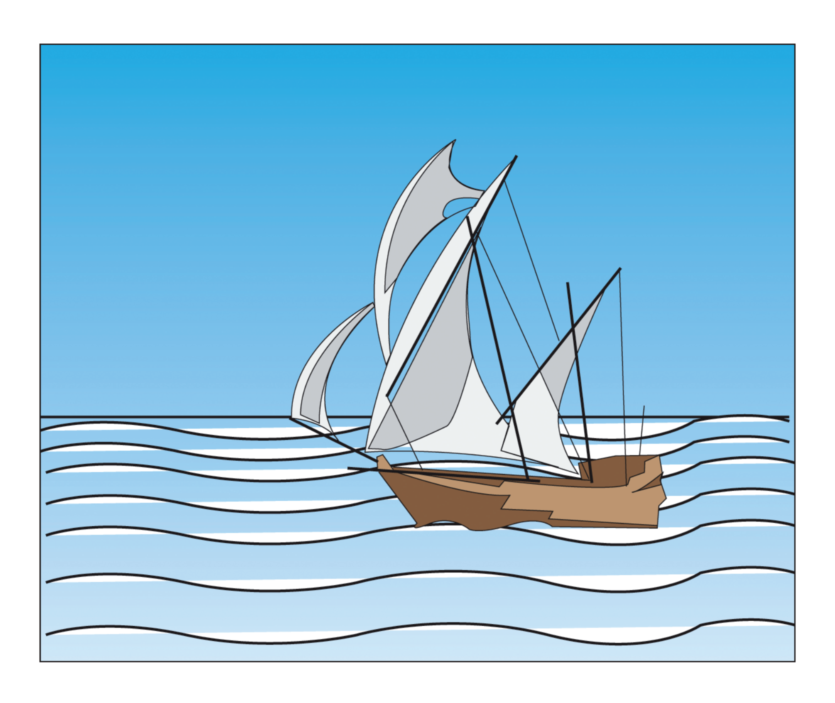
(شكل 7)
أسلوب مسيرة الخايور بالريح المعاكسة

وأصعب طريقة في مغالبة الرياح وأمواجها بل أخطرها هي طريقة مغالبة الرياح المعترضة أو المقاطعة لمجرى السفينة، كالمجرى بين جزيرة (سقطرى) وما يقابلها من موانئ ساحل اليمن الجنوبي، فهو مقاطع لمجرى الرياح الجنوبية الغربية المعروفة عند البحارة بالكَوْس، ومجرى الرياح الشمالية الشرقية أو الأزْيَب. أي أن السفر في هذا المجرى يصير خطراً، ولاسيما حينما تكون إحدى الريحين شديدة. يقول ابن ماجد في السفر إلى (سقطرى) من رأس (فرتك) وميناء (حَيْريج) المقابلين لجزيرة (سقطرى) من الساحل اليمني: «ولا يسافرون لها من (حيريج) و(فرتك) إلا بالشوار؛ لأن بالاعتراضة بالكوس لا يقدرون عليها، والاعتراضة بالأزْيَب إليها صعبة. ولا يقدرون عليها إلا بالحاية الواطية»[1]. فالشوار هو الحاية الواطية، أي الريح الضعيفة. أما بالرياح الشديدة– سواء رياح (الكوْس) أو (الأزيب)– فلا يقدرون على السفر إليها؛ لأن الريح تأتي قوية من عرض المركب، فيشتد ضغطها على الشراع، فإذا كان منشوراً إلى (الجامورة)، أي رأس الدقل، والموجة (عوْليّة) تدفع بها رياح الكوس القوية إلى عرض المركب، فيصعب توجيهه في مجراه الصحيح.

وأخطر من ذلك أن يكون مجرى المركب معترضاً مجرى العاصفة، أو (الطوفان) كما تسمى عند البحارة، فيصير الدقل حتى من دون شراع مع تلف السكان وكبر الموجة عرضة للسقوط على المركب،

(1) ابن ماجد، كتاب الفوائد، ف 11، (مخطوطة باريس).

لذلك يقول سليمان المهري إن «قطعه أولى من بقائه»[1] في وجه الملاحة الشراعية.



(شكل 8)
الشراع برياح العرض

(1) سليمان المهري، المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

التّتْوِيـه

عرفنا مما تقدم أن الملاحة تتوقف في عرض المحيط الهندي عند اشتداد الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، المعروفة بـ(الكوس) عند البحارة، من أول شهر يونية إلى منتصف شهر أغسطس تقريباً. وكانت السفن غالباً تنهي رحلاتها في موانئها الأصلية، ويصفى حسابها وتسحب إلى الشاطئ، حيث يرمم ما عطب من أخشابها، ويغطى هيكلها وآلاتها المنقولة كالسكان وغيره بالحصير والأقمشة لحمايتها من أثر الشمس.

أما البحارة فقد كانوا بعد تصفية حسابهم يبحثون عن أعمال أخرى مؤقتة طيلة فترة الغلق، إذا كانوا مرتبطين بسفنهم، ويرغبون في العودة إليها بعد فترة الغلق. وقد عرفنا من قبل أن ما يربط البحار هو القرض الأول الذي سلم إليه عندما استأجره الناخوذة للعمل في السفينة، ولا يحسم من حسابه مادام راغباً في العمل بها.

وفي الخليج العربي كانت فترة الغلق توافق فترة الغوص على اللؤلؤ؛ فكان بعض البحارة يشتغل في الغوص، ويعود قبل انفتاح البحر، أي قبل تجهيز السفينة التي يعمل بها للسفر؛ إذ ليس هناك شرط في عقد الإيجار يمنعه من العمل خارج السفينة في فترة الغلق.

ويسمى توقف السفينة عند شدة رياح الكوس أو رياح الأزيب إذا كانت رياح الأزيب معاكسة لمجراها تتويهاً عند البحارة المتقدمين؛ قال ابن ماجد: «والتتويه على ضربين: ضرب شتوي في زمان

الأزيب، وهو يليق بالمراكب الكبار في (حُجُف)، والمراكب الصغار في (كَمَران). وتتويه الغلق في أيام الرطب، فذلك يليق بـ(الحديدة) و(كمران) و(حجف). فاعرف بنادر الأزيب من بنادر الكوس»[1].

يقول إن التتويه ضربان: ضرب يكون في أيام شدة رياح الأزيب في الشتاء، والبندر الملائم لتتويه المراكب الكبار فيه هو بندر (حُجُف)، على الجانب الشمالي من شبه جزيرة (عدن)، فالجبال المحيطة بالبندر من جهة الجنوب والشرق– وهي الجهة التي تهب منها رياح الأزيب– تحول بينه وبين هذه الرياح. كذلك في جزيرة (كمران) بندر ملائم لتتويه المراكب الصغار في أيام شدة الأزيب في الشتاء، وجزيرة (كمران) إلى جوار ساحل تهامة اليمني على البحر الأحمر. أما التتويه في أيام غلق البحر في وجه الملاحة الشراعية– أيام الرطب وهو ثمر النخل إذا نضج قبل أن يصير تمراً– فيكون غالباً في شهري يونية ويولية، فمن البنادر الملائمة لتتويه الغلق بندر (عدن) و(كمران) و(الحديدة)، فهي غير مقابلة لمهب رياح الكوس. فبنادر الأزيب هي المراسي التي لا تدخلها رياح الأزيب. والمراسي التي لا تدخلها رياح الكوس تسمى بنادر الكوس، أي مراسي الكوس. وذكر ابن ماجد بنادر (عدن) و(كمران) و(حجف) و(الحديدة) لأنها تقع على طريق التجارة البحرية بين الهند و(جدّة) التي كانت مزدهرة في أيامه.

(1) ابن ماجد، كتاب الفوائد، ف 11، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

ويختلف زمن التتويه باختلاف المسافة بين البندر الذي توهت فيه السفينة والبندر الذي تقصده؛ فمن كان يقصد الهند وتوّه في الأزيب في مرسى (الشحر) أو (فرتك) فإن تتويهه يدوم ـ كما قال ابن ماجد ـ أربعة أشهر فقط. وكذلك إذا كان يقصد (هرمز) أو (مسقط) أو (السند). أما الذي يتوه في (كمران) أو (حُجُف) فيمكث سنة كاملة إذا كان يريد الهند، وسبعة أشهر إذا أراد (هرمز)[1].

فتتويهة صاحب (الشحر) أو (فرتك) لا تدوم أكثر من أربعة أشهر، لأنه يسافر إلى الهند بأول رياح الكوس. فإذا توّه من الأزيب في شهر نوفمبر مثلاً فإنه يستطيع في شهر مارس أن يسافر إلى الهند؛ فرياح الكوس موجودة من رأس (فرتك) شرقاً أغلب شهور السنة.

أما الذي تدوم تتويهته سنة كاملة في الموانئ اليمنية– ولاسيما التي على البحر الأحمر– فهو الذي لم يتمكن من الوصول إلى (الشحر) في شهر أغسطس، ويسافر من هناك إلى الهند في آخر أيام رياح الكوس، المعروفة عند البحارة بأيام (الديمان) و(الديماني). فإنه سيضطر إلى البقاء في الموانئ اليمنية على البحر الأحمر إلى شهر أغسطس من السنة التالية، لأنه لا يستطيع أن يسافر في موسم أول رياح الكوس؛ لأنه موسم قصير، فقد تشتد هذه الرياح وهو في عرض البحر، فلا يصل إلى الهند إن سلم من العطب إلا بعد مشقة عظيمة.

(1) المصدر السابق.

وتتويه الغلق في ميناء غير ميناء السفينة ما كان يحدث إلا في حالات نادرة جداً، كعطب حدث في السفينة قبل الغلق بوقت قصير لا يكفي لإصلاح العطب، والسفر مع بقية السفن قبل أن تشتد رياح الكوس، ويغلق البحر في وجه الملاحة الشراعية. ففي هذه الحالة يلزم الناخوذة بتصفية حساب السفينة، وإعادة البحارة إلى بلدهم، فيما عدا من سيتولى منهم حراسة السفينة في زمن الغلق، لأن بقاءهم في السفينة سيكلفها ثمن قوتهم طيلة شهرين ونصف تقريباً، هذا إلى جانب حرمانهم من العودة إلى عائلاتهم.

هذا إذا كانت السفينة تريد السفر إلى الهند برياح أول الكوس، وفاتها موسم السفر بهذه الرياح، فتوهت في أحد موانئ ساحل جزيرة العرب الجنوبي أو ساحل الصومال الشمالي. أما إذا كانت تريد السفر إلى الهند في موسم الديماني أي آخر رياح الكوس، وفاتها هذا الموسم؛ فإن تتويهتها تدوم نحو خمسة أشهر طيلة موسم رياح الأزيب، أو أربعة أشهر إذا كانت متوهة في بندر قريب من رأس (فرتك)، لأن رياح الكوس التي ستسافر بها إلى الهند موجودة– كما عرفنا من قبل– من رأس (فرتك) شرقاً. وفي هذه التتويهة لا يصفى حساب السفينة، لأن التتويه داخل ضمن السنة البحرية، وحساب السفينة لا يصفى، كما ذكرنا، إلا في نهاية السنة البحرية، وعند عودتها إلى مينائها الأصلي، إلا في مثل الحالة المتقدم ذكرها.

والتتويه إن طال تنقص بالطبع رحلات السفينة، ويقل دخلها، فإذا توهت بعد عودتها من الهند برياح الأزيب إلى أحد موانئ جزيرة

العرب الجنوبية لسبب من الأسباب مثلاً فإنها لا تستطيع أن تسافر إلى شرقي أفريقيا؛ لأن موسم السفر إليها برياح الأزيب يكون قد فات، وكذلك إذا توهت في آخر أيام الكوس فإنها لا تستطيع السفر إلى الهند من موانئ جزيرة العرب غربي رأس (فرتك).

فالناخوذة الناجح هو من كان خبيراً بمواسم الرياح والأسفار وإدارة أعمال السفينة، وكان حريصاً على تفقد سفينته، وإصلاح أي عطب فيها قبل موسم السفر بوقت فسيح، وكان ذا خبرة بالتجارة وأسواقها في الموانئ التي يتردد إليها.

الكاوِيَة

قال ابن ماجد في وصف السفر في البحر الأحمر: «وإن كانت ريحك صلبة قوية ودخل عليك الليل فعليك بالكاوية، والسنابيق تدور، وأنت توقد النار، وأنت رافع من القلع قدر التحيُورَة: قدر ما تصرّف مركبك[1]».

فالبحر الأحمر معروف عند البحارة بأنه أخطر بحار العالم على الملاحة؛ بسبب كثرة أحجاره وشعابه المرجانية، ومياهه الضحلة، لذلك كانت السفن الشراعية لا تسافر فيه إلاّ بالنهار. فابن ماجد عندما دخل عليه الليل وهو قريب من الشعاب الخطرة اتخذ أسلوب (الكاوية) في تصريف المركب. فرفع الشراع، أي لفّ أسفل الشراع إلى أعلى بحبل (التعليق)، المتقدم ذكره، حتى يخفض من سرعة السفينة. ويقدر على تصريف المركب في أثناء الكاوية بالليل، والسنابيق – أي قوارب السفينة – تدور حول السفينة من بعيد، ويشعل ناراً على سطح السفينة، حتى يراها من في القوارب من البحارة، حتى لا يصصدموا بها.

هذه الكاوية يعمل بها في الرياح المعاكسة الشديدة بالليل، وبين الشعاب والأماكن الخطرة. أما في النهار وفي عرض البحر فقد فكانت

(1) شهاب الدين أحمد بن ماجد، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، ف 12، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

السـفينة تتوقـف [أي تكوِّي] إذا كانـت الريـح المعاكسة شديدة، وذلك بإنزال الشراع كاملاً، أو يرفع منه ما يجعل السفينة تسير ببطء، مع الريح، فإذا توقفت الريح المعاكسة وعادت الريح الملائمة لمجرى السفينة الأصلي تكون السفينة، بسبب تقليص الشراع، غير بعيدة عن المكان الذي كوَّت فيه، فتعيد نشر شراعها كاملاً، وتعود إلى مجراها الأصلي.

محذورات

لا تخلو دفاتر الإرشادات الملاحية لمشاهير البحارة العرب– كابن ماجد، وسليمان المهري وغيرهما– من نصائح وتحذيرات لربابنة السفن من الغفلة عند سلوك الأماكن الخطرة، والسفر في وقت متأخر من موسم الرياح الملائمة للسفر، ومن هذه المخاطر عند ابن ماجد:

1. السفر عند ضيق الموسم؛ أي الأيام الأخيرة من موسمه، ويقول: «فينبغي للإنسان أن يتأمل في كسور المواسم، والأرياح، والأوقات». ولاسيما في مكان مثل (باب المندب) ورأس (فرتك) و(رأس الحد). فربما مركب عبر (رأس الحد) بالريح الشرقية، ووصل بهذه الريح إلى اليمن. و لم يصل إلى اليمن بهذه الريح من خرج من خليج (قَلْهات)، وبينه وبين من خرج من (رأس الحد) ساعة واحدة. لأن الرياح الجنوبية الغربية المعاكسة للرياح الشرقية التي جاء بها من (قلهات) بدأت تهب قبل وصوله إلى اليمن، فلم يتمكن من دخول اليمن، وبينه وبين صاحب (رأس الحد) ساعة واحدة فقط. كذلك ربما وصل إلى (الهند) و(هرمز)، من خرج من (باب المندب) بالريح الجنوبية الغربية التي تهب من ناحية (مغيب سهيل)، في آخر موسمها، و لم يصل إلى الهند من خرج بعده من (الباب) بزام واحد، أي ثلاث ساعات، وكل منهما يرى قلوع مركب الآخر. فالحكمة كل الحكمة في معرفة المواسم.

2. الحذر كل الحذر من الاقتراب من جزيرة (سقطرى) في المئة والخمسين من النيروز (12 أبريل / نيسان) إلاّ عند الضرورة؛ لأن المدّ بجوارها قوي في تلك المرحلة.

3. من أول النيروز إلى السبعين منه (13 نوفمبر / تشرين ثاني ـ 19 فبراير / شباط) يحذر أن يميل عن (رأس الحد) إذا كان قادماً من الهند، ولاسيما في المركب الكبير، ويريد (قلهات)، وكانت الريح تهب من ناحية مغيب نجوم (بنات نعش)، أي الجهة الشمالية الغربية. لأن المركب الكبير لا يصلح لمغالبة الأمواج والرياح. فإذا صار بين برّ (جوزرات) من الهند، وبرّ (الأطواح)، الزاوية الجنوبية الشرقية من عمان، عليه أن يجري في اتجاه (مغيب الواقع) أو (العيّوق)، المقاطع لمجرى الريح، لأن (ريح البنات) أي ريح مغيب نجوم (بنات نعش)، قد تسقطه عن (رأس الحد) إن لم يفعل ذلك، وربما تاه وراح إلى بر (السند) و(مكران).

4. واعلم أن لمجرى السفينة عللاً تفسده فاحذر منها:

1. نوم المعلِّم قائد السفينة.

2. جعل اتجاه (الجاه)، نجم القطب الشمالي، في دائرة بيت الإبرة (البوصلة) في الليل في مكان، وفي النهار في مكان آخر، وذلك مما يطوّل الطريق، ويحسب المعلم أنه يجري في

مجراه الصحيح، وهو يجري في غيره من قلة معرفته.

3. فساد (الحُقّة) بيت الإبرة.

4. سمكة مضروبة بحجر فَرْقَدي: كانت إبرة المغناطيس تصنع من رقاقة من معدن خفيف، على شكل سمكة يوضع على فمها شيء من حجر المغناطيس، ثم توضع على ظهرها في ماء بحقة فتستدير وتستقبل القطب الشمالي، فيعرف منها موقع القطب الشمالي في الدائرة الأفقية، في الليالي المظلمة التي تحتجب نجومها بالغيوم. وهناك نوع من حجر المغناطيس، مايزال مجهولاً عند العلماء حتى الآن، كانت البحارة تسميه (حجر فرقدي)، لأن إبرة المغناطيس إذا ضربت به انحرفت إلى جهة مغيب نجم (الفرقد)، إحدى عشرة درجة غربي نجم القطب الشمالي؛ فيحسب الربان أن الإبرة مستقبلة للقطب الشمالي بينما هي منحرفة عنه إلى جهة مغيب الفرقد [انظر دائرة بيت الإبرة ص 97].

5. ربط جوش الشراع في غير موضعه الصحيح عند الموجة الكبيرة.

6. المركب الناقع المزمن في الماء؛ أي المشبعة ألواح غاطسه بالماء، من طول بقائه في الماء، فيثقل ولا يسرع في جريه، فيحسب الربان أن المركب «شاد على صدره» أي مسرع إلى الأمام،

بينما هو يجري متأرجحاً على جانبيه، حيث تربط العمرانيات (حبال الدقل)، فالمراكب الشراعية لا تبقى في الماء بعد نهاية السنة البحرية، وإنما تسحب إلى الشاطئ، إذ تبقى إلى حين الاستعداد للسنة البحرية التالية[1].

ويحذر سليمان المهري الربان من:

1. كثرة النوم والغفلة، ولاسيما في الليل، فهما آفة المعلّم، صاحب الدرك، أي صاحب المسؤولية. والمعلم: قائد المركب في عرض المحيط، وله خبرة في الملاحة الفلكية.
2. تَجِمْير القلع، أي رفعه إلى الجامورة: رأس الدقل، وقت الأمطار، والعواصف.
3. طول نسعة حبل الدستور، مع ضعف السكان، ولا سيما في الليل، والرياح المختلفة في مهابها. والدستور: خشبة تمدّ في مقدمة المركب يربط بها حبل جوش الشراع.
4. ضربة الريح القادمة من البر في حالة مجاراة المركب للبر.
5. تشاعف الرياح؛ أي تضاربها، عند عبور الرؤوس، فالرياح تهب عندها من جهات مختلفة.

---

(1) ابن ماجد، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، ف 6، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

6. الغفلة عند المناتخ، أي علامات البر، التي تظهر من البحر، حتى لا يقع على البر.

7. المدّ، أي التيار، إذا كان معارضاً لمجرى المركب، والريح ضعيفة. ففي هذه الحالة يطرح الأنجر حتى لا يدفع التيار بالمركب إلى صخور الساحل، أو مياهه الضحلة.

8. الخوف على الدقل من الرياح الشديدة المعارضة لمجرى المركب، والقلع مرفوع إلى الجامورة، ولا سيما عند ارتخاء حبال القلع.

9. إهمال تفقد سكان المركب يومياً وجميع أدواته.

10. الغفلة عن تصغير قلع المركب بالليل عند الأمطار والعواصف.

11. الحذر كل الحذر على السكان عند اعتراض مجرى الريح وكبر الموجة.

12. احذر شحن المركب فوق المعتاد، وتأخير موسم السفر ولاسيما من الهند إلى بلاد العرب. والمركب المبحر أي الذي مضى عليه زمن طويل في البحر. فمن دخل البحر ومعه واحدة من هذه المحذورات الثلاث فلا يلومن إلا نفسه[1].

(1) سليمان بن أحمد المهري، العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

(6)
الطوارئ في عرض البحر

(6)

الطوارئ في عرض البحر

الاستغاثة

من المعلوم أن السفن الشراعية كانت تقطع عرض المحيط على خطوط تحددها بيت الإبرة (البوصلة) إلى الجهات التي تقصدها السفن. لذلك كانت كل سفينة إذا طرأ خلل في معداتها أو غيرها تنزل الشراع، وتتوقف على الخط الذي تسير فيه. فهي تعلم أن السفن المسافرة إلى الميناء المقصود نفسه ستسير على الخط نفسه الذي سارت عليه وستدركها وتعينها.

وعادة ترفع السفينة علمها عند الاستغاثة على رأس الدق، وتلّوح البحارة بقطع من القماش الأبيض، حتى يراها من في السفينة القادمة، فتأخذ طريقها إليهم، وعند اقترابها من السفينة المستغيثة تتبادل التحية معها، بحيث يسمع الصوت المرتفع من إحداهما لمن في السفينة الأخرى. ويشرح الناخوذة المستغيث ما هو في حاجة إليه، وعلى ناخوذة السفينة القادمة تلبية طلبه قدر الإمكان.

وقد يكون الناخوذة المستغيث يشك في صحة مجراه أو يجهله؛ فحينئذ تتقدم السفينة المغيثة فتتبعها السفينة التائهة إذا كانتا تقصدان ميناء واحداً، وقبلت السفينة المغيثة مرافقتها. وإذا كان أحد بحارتها لديه معرفة بالمجرى وطلب استئجاره الناخوذة المستغيث و لم يعترض

ناخوذة السفينة الأخرى على ذلك، فيتفقوا على أجرته، ويرشد البحار السفينة إلى الميناء المقصود. وعلى ناخوذة السفينة بعد ذلك دفع أجرة المرشد، وأجرة ترحيله إلى الميناء الذي ذهبت إليه السفينة التي ساعدته، مع أي سفينة أخرى، وتعطى له مكافأة إضافة إلى أجره[1].

وكانت المراكب تتوقف عند مداخل بعض الموانئ، ولاسيما تلك التي تقع في الخلجان، ومخارج الأنهار، حتى يأتي من يدخلها إلى الموانئ ويخرجها منها فقائد المركب في أعالي البحار لم يكن من مهمته إدخال المركب في مثل هذه الموانئ، تماماً كما يفعل ربابنة البواخر في وقتنا الحاضر. فعند مدخل الميناء يوقف الربان (القبطان) الباخرة حتى يأتي المرشد الموظف لدى سلطة الميناء، ويدخل المركب في الميناء.

لكن دخول المراكب قديماً إلى هذه الموانئ لم يكن تحت قيادة مرشد كما في البواخر، وإنما كان بقيادة زوارق الميناء، وذلك بربط صدر المركب بحبال إلى مؤخرة الزورق، فيجر المركب إلى موقع رسوه في الميناء. وتسمى هذه القوارب (الدنجية) و(التكنج) بلهجات سكان تلك الموانئ. قال سليمان المهري في وصف الدخول إلى (شاتي جام) ميناء (البنجال) أو (بنجالة).

ـ «إلى أن تجيء رأس الخور، أعني (شاتي جام) واطرح إلى أن يدخل بك الدنجوي».

---

(1) بدر بن أحمد الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004.

يقول ما معناه: إلى أن تأتي رأس الخَوْر (رأس الخليج) الذي يقع فيه ميناء (شاتي جام)، اطرح مرساة المركب إلى أن يدخل بك صاحب القارب. (الدنجوي) إلى الميناء. ويقول في دخول ميناء (ملقه) بشبه جزيرة (ملقه) [ماليزيا حالياً].

ـ «إلى أن تجيء (ملقه)، وقبلها ترى خور (فلوشنبا) وجزيرة (فلواني) وتجيئك السنابيق، ورتب نفسك للدخلة على نظر الخبير».

يقول: سر إلى أن تأتي إلى (ملقه)، وقبلها سترى خليج (فلوشنبا) وجزيرة (فلواني). وستأتي إليك القوارب، وهيِّئ نفسك لدخول ميناء (ملقه) تحت إرشاد الخبير بالميناء. وفي دخول ميناء (صادجام) بالبنجال الغربي يقول: ـ «واطرح الأنجر، ومن علامتها شجر عالٍ كالنخيل في البر. ومن هناك تجيئك السنابيق تدخل بك الخور»[1].

وقد ذكرنا من قبل أن دخول السفينة إلى ميناء ضيق مزدحم بالسفن أو به صخور ومياه ضحلة يكون جر السفينة بحبل طويل متين تسميه البحارة (خبطة) يربط أحد طرفيه بمرساة السفينة، وطرفه الآخر بصدر السفينة، ويسير القارب بالمرساة إلى المكان الملائم لرسو السفينة داخل الميناء، ثم يبدأ بعد ذلك جر السفينة إلى مرساها.

(1) سليمان المهري، المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

الوفاة بمرض أو غرق في البحر

من الأشياء التي يلزم توفيرها عادة في السفينة التي تسافر إلى جهات بعيدة مقدار من القماش الأبيض الخفيف الرخيص، يصنع منه أكفان، فكل من مات في السفينة من البحارة أو الركاب وهي تسير في محاذاة الساحل، والبر ظاهر لمن فيها، فيأمر الناخوذة بتوجيه السفينة إلى الساحل، وحينما ترسو السفينة بقرب الساحل ينزل الناخوذة مع بعض البحارة إلى قارب السفينة، ويذهبون إلى الساحل، حيث يحفرون قبراً، ثم يعودون إلى السفينة، ويغسل الميت، ويكفن، ويصلى عليه داخل السفينة، ثم ينزل إلى القارب ويدفن في القبر، ويعود الناخوذة مع البحارة إلى السفينة بعد قراءة الفاتحة على الميت.

أما إذا كانت السفينة في عرض البحر بعيدة عن البر فقد كانوا يتبعون طريقتين في دفن الميت؛ الأولى أن يربطوا جثة الميت بعد الصلاة عليه بألواح أو مَحفّة إن وجدت، ثم يقذفون به إلى البحر بعد قراءة الفاتحة عليه. ويستعملون هذه الطريقة، على أمل أن يحمل التيار والموج الجثة إلى أقرب برّ من السفينة، فيشاهدها الصيادون أو غيرهم في ذلك البر ويقومون بدفنها، أو يشاهدها أصحاب سفينة قريبة من البر، فيدفنونها في البر.

والطريقة الثانية هي ربط الجثة بشيء ثقيل مثل قطع من الحديد أو حجارة، ثم بعد قراءة الفاتحة تلقى في البحر فتهوي إلى القاع[1].

(1) بدر الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004.

أما الغرق فقد يحدث عند مصارعة العاصفة والأمواج في ليلة مظلمة فتجد البحارة يتحركون كخلية النحل الهائجة، من موقع إلى آخر على سطح المركب، وتسمع صيحاتهم مختلطة بصيحات مدير دفة المركب، يأمرهم تارة بتغيير وضع الشراع، وتارة بتغيير مربط حبل الجوش أو الديمان، حسبما يتطلبه مهب الريح. وتجد البحارة ورؤساءهم والركاب في حالة خوف من الغرق، وأعصابهم متوترة، وآذانهم مشدودة لتلقي أوامر مدير الدفة، وسط صخب الموج الهائج، وصفق العاصفة الغاضبة. ففي هذه الحالة قد تنزلق قدم أحد البحارة في أثناء سيره على أحد حواجز جانبي السفينة، فيقع في البحر، فتتعالى صيحات زملائه، ممن كانوا معه على ذلك الجانب، وفي الحال يأمر مدير السكان بإنزال الشراع، فيتوقف المركب، وينزل بعض البحارة في زورق المركب، ومعهم المصابيح المضيئة ليراها البحار، كعلامة لموقع المركب، ويرتفع صياحهم، منادين باسمه في ظلمة الليل، والأمواج ترفعهم وتخفضهم. والبحارة غالباً يجيدون السباحة، ويمكن أن ينجو من الغرق من يقع منهم في البحر بليل أو بنهار، إذا كانت الريح رخاء، والبحر هادئاً، أما في الجو العاصف والموج الهائج والظلام الحالك فقد لا يسلم من الغرق، فإن عثروا عليه حياً أعادوه إلى السفينة، وإن لم يعثروا عليه بعد بحث طويل عادوا إلى سفينتهم، وقرأوا الفاتحة على روحه. وتستأنف السفينة رحلتها. وأحياناً قد لا تتوقف السفينة للبحث عمن وقع في البحر من البحارة أو الركاب خوفاً من غرق

السفينة، بسبب شدة الريح، أو إذا مضى على سقوطه في البحر وقت لا تستطيع معه العودة في وجه الريح، والبحث عنه، حينئذ يقرؤون الفاتحة على روحه، وتواصل السفينة رحلتها.

وفي حالة وفاة أي إنسان في السفينة سواء كان من البحارة أم الركاب، يؤلف الناخوذة لجنة من بعض المسؤولين في السفينة وأحد أقاربه، إن كان له قريب في السفينة، وتكون اللجنة برئاسته. وتفحص اللجنة مخلفات المتوفى، ويسجل سبب وفاته، بالمرض أو الغرق، وما يحتويه صندوقه الخاص في السفينة من نقود ووثائق، وكل ما يمتلكه من ملابس وفرش وغيره، يسجل كله في محضر جلسة تعقدها اللجنة، مع ذكر أسباب الوفاة، ويوقّع على المحضر جميع أعضاء اللجنة.

وتحفظ جميع مخلفات المتوفى لدى الناخوذة. وإذا كان المتوفى من بلد الناخوذة أو مالك السفينة فعند وصول السفينة إلى الميناء تسلم جميع مخلفات المتوفى إلى ورثته بواسطة السلطة الحاكمة في البلد. أو تبعث السلطة من يعلم ورثته بالأمر إن كانوا في بلدة مجاورة للميناء. وإذا كان المتوفى من بحارة السفينة فيقدم الناخوذة لورثته كشفاً بحسابه لدى السفينة[1].

---

(1) المصدر السابق.

القرصنة

من المعلوم أن بداية قطع طريق المسافر في البر أو في البحر قد تزامنت مع بداية السفر في كل منهما. وفي البحار التي كانت السفن العربية تقطعها طولاً وعرضاً نجد للقرصنة فيها تاريخاً ضارباً في عمق الزمن، ولاسيما على طريقي البحر الأحمر والخليج العربي. واشتهر بالقرصنة فيهما منذ ظهور الإسلام وربما من قبله لصوص الهند والسند، أو (الميد)ـ كما عرفوا عند العربـ وكانت لهم بوارج وجفان. وهي ـ كما يبدو ـ من السفن الخفيفة السريعة الصالحة للقتال آنذاك، وكانت لهم مراس خفية في بعض الجزر المنعزلة في الخليج العربي، ينطلقون منها متعقبين السفن التجارية، حتى إذا ما انفصلت واحدة منها عن السنجار انقضوا عليها وسلبوا ما فيها من الأموال ويسبون من فيها من النساء، ثم يبيعونهن لتجار الرقيق.

وفي عهد الإمام غسان بن عبدالله اليحمدي (192ـ207هـ) ازدادت هجمات الميد على أطراف ساحل عُمان الداخلي، وعلى سفن الحجيج والتجار؛ فاتخذ الإمام غسان لقتال الميد نوعاً من السفن السريعة عرفت بالشذاءات الواحدة (شذاة)، وهو أول من اتخذها من أئمة عمان، وطرد بها بوارج القراصنة من سواحل الخليج وجزره، وحمى بها طرق السفن التجارية فيه وفي خليج عمان. وكان قبل وفاته يجهز أسطولاً كبيراً لغزو موانئ القراصنة، على ساحل الهند الغربي

لكنه توفي قبل أن يتم تجهيز هذه الحملة البحرية[1].

غير أن القرصنة لم تنقطع في طرق التجارة البحرية حول جزيرة العرب، لذلك كان لابد من وجود ـ كما قال المقدسي ـ «مقاتلة ونفاطين» في كل سفينة تجارية في هذه الطرق[2]. والنفاطون هم رماة ما تسمى النار اليونانية. وكانت جزيرة (سقطرى) من أهم أوكارهم[3].

ورغم مقاومة القرصنة من قبل أصحاب السفن التجارية وحكوماتها إلا أنها لم تنقطع؛ بل إننا نجد أنها كانت تمارس حتى على الخطوط البحرية المحاذية للساحل. فابن بطوطة (ق 8هـ / 14م) يخبرنا أنه وجد في (فتن) أحد موانئ الجزء الجنوبي من ساحل الهند الغربي «ثمانية مراكب تسافر إلى اليمن»، فسافر في واحد منها، فلقيتهم أربع (جفان) من سفن القراصنة فقاتلتهم يسيراً ثم انصرفت، ووصل إلى (كُولم) بأقصى الجنوب من ساحل الهند الغربي، ومن (كولم) سافر إلى (هِنور) بقصد سلطانها جمال الدين الهنوري. ولما وصل إلى جزيرة صغيرة بين (هنور) و(فاكنور) خرج لصوص البحر في اثني عشر مركباً حربياً، فقاتلوهم قتالاً شديداً، وتغلبوا عليهم. فأخذوا جميع ما كان

(1) السالمي، نور الدين عبدالله بن حميد، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان، ج 1 ص 123، (الطبعة الأولى – القاهرة).

(2) المقدسي، شمس الدين أبو عبدالله محمد بن أبي بكر، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ص 11، 12 (ليدن 1906م).

(3) المصدر نفسه.

ابن بطوطة قد ادخره للشدائد، وأخذوا الجواهر واليواقيت التي أعطاها له ملك (سيلان)، وأخذوا ثيابه، ولم يتركوا له منها غير السراويل، وأخذوا كل ما كان مع الركاب، وأنزولهم إلى الساحل[1].

وبعد قرن تقريباً من قصة ابن بطوطة هذه جاء ابن ماجد فوجد أحفاد لصوص البحر الذين لم يتركوا لابن بطوطة غير السراويل يمارسون مهنة آبائهم وأجدادهم، ولهم سلاطين، فحذّر ربابنة المراكب منهم قائلاً: «واحذر من (الكات كوري) في تلك الأماكن، فإنهم يأتون هنا، في بعض الأحيان. وأما مساكنهم الأصلية ووطنهم فبين (كشي) و(كولم)، وهناك غبّة كبيرة، وهم قوم يحكم عليهم سلاطينهم»[2].

ويفهم من كلام ابن ماجد أن هؤلاء القراصنة يعرفون باسم (الكات كوري)، وأنهم يصلون في هجماتهم على السفن التجارية إلى المياه المجاورة لميناء (كالكوت) المتقدم ذكره. وأن موطنهم الأصلي يقع بين مينائي (كشي) و(كولم) القريبين من (كومرين)، رأس الهند الجنوبي.

ونلاحظ مما تقدم أن قراصنة الجزء الغربي من المحيط الهندي كانوا

(1) ابن بطوطة، تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، ج 2، ص 146 (الطبعة الأولى – القاهرة).

(2) ابن ماجد، كتاب الفوائد، ف 8، (مخطوطة باريس).

في الغالب منذ ظهور الإسلام من بحارة (السند) وساحل الهند الغربي، وأن نشاطهم كقراصنة أخذ ينحسر جنوباً مع مرور الزمن حتى انحصر في عصر ابن ماجد في القسم الجنوبي من هذا الساحل.

وتوقفت القرصنة الهندية في مطلع القرن السادس عشر على يد قراصنة جدد جاؤوا إليه من خلف المحيط الهندي، بعد اكتشاف طريق رأس جنوب أفريقيا، في نهاية القرن الخامس عشر الميلادي، قبل وفاة ابن ماجد. فقد استطاع قراصنة أوروبا بمدافعهم أن يحطموا سفن قراصنة الهند، ويخلفوهم في قطع طرق السفن التجارية، ونهب ما تحمله من السلع الثمينة الخفيفة، وقتل رجالها، ثم حرقها، أو اقتيادها بمن بقي حياً من ركابها إلى أحد موانئ جزيرة العرب الجنوبية، طمعاً في فديتهم من قبل حاكم الميناء وتجاره. كما كانوا يأسرون كبار الربابنة من العرب ويجبرونهم على إرشاد سفنهم في المياه الخطرة التي يجهلون مسالكها الأمينة[1].

بعد ذلك لم تجرؤ السفن العربية على السفر في عرض المحيط الهندي فقلت بسبب ذلك الحاجة في قيادتها إلى قياس النجوم الذي كان البحارة المتقدمون يهتدون به إلى طرقهم في عرض المحيط. وهكذا تقلص نشاط العرب الملاحي، حتى أصبح بعد سيطرة البرتغاليين على

(1) محمد عمر الطيب بافقيه، تاريخ حوادث السنين، من سنة تسع مية إلى التي هي للألف موفية (مخطوط).

(هرمز) وموانئ عُمان محصوراً في رقعة ضيقة من بحر العرب، بين جزيرة العرب وكل من الهند وشرقي أفريقيا. وعندما بدأت (البصرة) تستعيد بعض نشاطها التجاري القديم بعد خروج البرتغاليين من الخليج وعُمان في منتصف القرن السابع عشر الميلادي تقريباً كانت الملاحة العربية قد فقدت أساتذتها الذين يجيدون الملاحة الفلكية، ويقطعون بها عرض المحيط طولاً وعرضاً. وهكذا فقد البحارة المتأخرون أهم قواعد الملاحة عند سلفهم، ومع مرور الزمن واستمرار احتكاكهم المباشر وغير المباشر ببحارة أوروبا بدؤوا يستعملون قياس ميل الشمس عن سمت المركب، في معرفة العرض الذي وصل إليه المركب، بآلة (الكمال) SEXTANT وغيرها من قواعد الملاحة الغربية، في رحلاتهم في عرض المحيط[1].

وكان من الطبيعي بعد أن دخلت سفن أوروبا مجال المنافسة في نقل التجارة عبر الخليج العربي والبحر الأحمر أن يلجأ البحارة العرب الذين انقطعت معيشتهم من نقل التجارة عبرهما إلى مهاجمة السفن الأوروبية، بما توافر لديهم من المدافع والبنادق. وكان أغلب هؤلاء البحارة من ساحل الإمارات العربية المتحدة فسماه الإنجليز (ساحل القراصنة)، وكأن ماصنعوه من قطع معيشة بحارة هذا الساحل لم يكن

(1) انظر كتابي: «علوم العرب البحرية – من ابن ماجد إلى القطامي»، منشورات مجلة «دراسات الخليج والجزيرة العربية» (الكويت 1984).

قرصنة[1].

أما القرصنة بين العرب أنفسهم فكانت محدودة، و لم تكن تحدث إلا للسفن التي لا تسير في سنجار، يحمي بعضها بعضاً، وإنما تسير فرادى، كما أن الذين كانوا يمارسون القرصنة لم يكونوا أقوياء كقراصنة الهند، فقد يأتون في جماعات صغيرة وبأسلحة قديمة، معظمها من بنادق البارود القديمة، وسفن صغير غير معدة. فإذا كانت السفينة التي هاجموها قوية ومعدة بالمدافع فإنهم سرعان ما يولون الأدبار.

وكانت لهم أماكن معروفة على طرق السفن المجارية للساحل، اشتهر منها سواحل مضيق (مسندم) ورأس (الحد) بخليج عُمان. وساحل (مِيدي)، و(جيزان) و(غليفقة) بالبحر الأحمر. فكانت سفن التجارة عندما تقترب من هذه الأماكن تستعد لمقاتلة قراصنتها، وكانت أسلحة السفينة مسجلة في كل الموانئ التي تتردد إليها. وقد بقيت القرصنة في هذه البحار حتى ظهور النفط في الخليج[2].

(1) التكريتي، سليم طه، الصراع على الخليج العربي، ص 52 (بغداد 1966).

(2) بدر الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004.

تصادم السفن

أ. في عرض البحر

ذكرنا في الفصل السابق أن السفينة تسير في خطوط ملاحية تحدد درجاتها في دائرة بيت الإبرة (البوصلة)، وما دام صدر السفينة مقابلاً للدرجة المحددة لمجراها في بيت الإبرة فإنها تكون سائرة في الطريق الصحيح إلى المكان المقصود. وإذا كان ثمة سفينة أخرى تريد المكان نفسه الذي تريده السفينة الأولى فإنها تتبعها في المجرى، وإذا كانت أسرع من الأولى وأرادت أن تتجاوزها، فهناك قاعدة للمرور تقدم شرحها، وتلزم السفينة السريعة بتنفيذها، وهي المرور من جهة الجانب المربوط به حبال مؤخرة الشراع، أي دامن الشراع، وليس من جهة مقدمة الشراع، أي الجوش. لأن السفينة تكون مندفعة بالجوش إلى الأمام في مجراها فإذا جاءت السفينة المسرعة التالية وأرادت أن تمر من ناحية جوش الأولى وكان هناك موج وريح؛ فقد تقع مقدمة السفينة التالية على الأولى، ولاسيما إذا كان المكان ضيقاً.

لكن هذا الاحتمال لا يمكن أن يحدث إلا بقصد؛ فقاعدة السير في الأماكن الضيقة هي أن تتبع السفينة التالية السفينة الأولى ولا تتجاوزها.

كذلك في السير في اتجاهين متقابلين، كالمشرق والمغرب، أو القطب الشمالي والقطب الجنوبي، أو غيرهما؛ فالسفينة التي تكون

الريح ملائمة لمجراها عليها أن تفسح الطريق للتي تجد مشقة في السير بمجراها بسبب عدم ملائمة الريح لها، وذلك بالمرور من ناحية حبال مؤخرة الشراع، وليس من ناحية حبال الجوش، أي مقدمة الشراع، ولاسيما إذا كانت السفينتان متقاربتين وفي مكان ضيق، فإنهما قد تتصادمان بفعل الريح ومغالبة الثانية للريح، لأنها غير ملائمة لمجراها، وأما إذا كانتا متباعدتين فكل واحدة تمر من أي جهة شاءت.

فتصادم السفن في البحر لا يحدث إلاّ في مكان ضيق، وعند مخالفة قاعدة المرور عن قصد. وفي هذه الحالة يتقدم المتضرر بشكواه إلى لجنة من النواخذة؛ فيصدر حكمها ضد المخالف منهما لقاعدة المرور.

ب. داخل الميناء

أحياناً يكون دخول بعض الموانئ والرسو فيه صعباً وخطراً، لذلك يحرص كل ناخوذة على اختيار المكان المناسب لرسو مركبه من ناحية عمق الماء، واحتجابه عن الريح، ومدخل الموج، وبعده عن المراكب التي سبقته إلى الرسو في الميناء، وأن يكون طول حبل المرساة مناسباً لموقع المركب بحيث لا يتحرك وقت دخول المد أو هبوب الريح ويرتطم بأقرب مركب منه. فإذا حدث أن كان حبل المرساة طويلاً وتحرك المركب بفعل الريح بين المراكب الراسية في الميناء، ونبه بحارته إلى أخذ الحيطة من تصادم مركبهم بسبب طول حبل المرساة، بمركب آخر، ولم يقصروا الحبل، وصدم مركبهم مركباً آخر؛ فإنهم ملزمون بدفع تكاليف إصلاح ما حدث من تلف في المركب الآخر. أما إذا حدث تلف في مركبهم فلا يدفع لهم تكاليف إصلاحه لأن تصادم المركبين حدث بسبب إهمالهم.

وفي المراسي التي ينحسر عنها ماء البحر في حالة الجزر كمراسي خليج (كنبايه) أو (كمبايا) في إقليم (جوزرات) غربي الهند، كان البحارة عند رسو السفينة في المدّ في المرسى يقيسون عمق الماء حول المركب بفريس، وهو رمح عليه علامات لقياس عمق الماء، وذلك من أجل التأكد من استواء قاع البحر تحت المركب، ثم بعد ذلك يسندون المركب من جانبيه بمَرادي، وهي عيدان طويلة، حتى لا ينقلب المركب، حين انحسار الماء عن المرسى عند الجزر. فإذا حدث أن بحارة أحد

المراكب لم يحكموا تثبيت المرادي حول المركب وانقلب حين انحسار ماء البحر عند الجزر عن المرسى وأحدث تلفاً بالمركب المجاور له فإن ناخوذته ملزم بإصلاح هذا التلف بسبب إهمال إحكام تثبيت المرادي حول مركبه.

وإذا دخلت سفينة أحد الموانئ ومنه عدد من السفن فيجب عليها أن تطرح مرساتها بعيداً عن آخر سفينة وصلت إلى الميناء قبلها، حتى لا تصطدم بها عند طرح المرساة، وإذا حدث ذلك فيلزمها دفع تكاليف إصلاح ما وقع من تلف في السفينة الأخرى، فضلاً عن دفع تكاليف إصلاح ما حدث فيها هي من ضرر.

فعلى الناخوذة أن يختار المكان المناسب لرسو سفينته، وألا يقترب كثيراً من السفن، احترازاً من احتكاكها بها، حينما تشتد الريح ويهيج الموج داخل الميناء[1].

أما السفينة التي ينقطع حبل مرساتها وتصطدم بسفينة أخرى فلا يلزمها إصلاح ما حدث من تلف في السفينة الأخرى؛ لأن انقطاع الحبل كان قضاء وقدراً ومن دون قصد، ولأنها هي أيضاً معرضة للخطر حينئذ، وانقطاع حبل المرساة قد يحدث فجأة.

وفي كل المخالفات التي تحدث بين السفن– سواء في عرض البحر أم داخل الميناء– يجوز للناخوذة الذي يرى أن له حقاً عند غيره من

(1) بدر الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004.

النواخذة، أن يتقدم بدعواه إلى من يعرفهم من كبار النواخذة؛ فتتألف لجنة منهم للنظر في دعواه، ويطلب حضور المدعى عليه أمام اللجنة، فإذا رفض الحضور تطلب اللجنة من السلطات إلزامه بالحضور أمامها، وتبحث اللجنة القضية، وتصدر حكمها فيها حسب العرف البحري، فإذا رفض تنفيذ الحكم تطلب اللجنة من السلطة الحاكمة إلزامه بتنفيذ الحكم، وإذا أهملت السلطة إلزامه بتنفيذ حكم النواخذة تتخذ ضده إجراءات المقاطعة في الأمور التالية:

ـ عدم تقديم أي مساعدة له.

ـ عدم مرافقته في الأسفار.

ـ عدم مجالسته في الموانئ.

ـ عدم النظر في أي قضية يقدمها ضد أي ناخوذة آخر.

وتبقى إجراءات المقاطعة سارية حتى ينفذ حكم النواخذة، ويعترف أمامهم بخطئه، ويعفى عنه[1].

(1) المصدر نفسه.

العاصفة

تعرف العاصفة الممطرة عند البحارة المتقدمين بالطوفان، ولها عندهم علامات يستدلون بها على قرب هبوبها، وأصدقها عند ابن ماجد: ظهور «السرطان بالماء وشدة حرارة الماء»، والعجيب أن هذه العلامة قد اكتشف العلماء صحتها حديثاً، و«تقطع الغيم كجلود البقر والبرق»؛ يعني أن الغيم يصير بلون جلود البقر المؤلف من اللونين الأسود والأبيض، وهذه علامات الطوفان الخطر. ومن العلامات أيضاً كثرة الغبار في الجو، وظهور هالة حول الشمس والقمر[1].

فكانت السفينة إذ ا ظهرت هذه العلامات وهي قريبة من البر أسرعت إلى أقرب مرسى إليها، فتبقى راسية إلى أن تذهب العاصفة. أما إذا كانت في عرض البحر بعيدة عن البر وكانت الريح تأتي من الجهة المعاكسة لمجرى السفينة فكانت تتبع طريقتين في مغالبة الريح والموج؛ إحدى هاتين الطريقتين (الكاوية) وهي إنزال الشراع، والاستدارة هنا وهناك غير بعيد عن مجرى السفينة، فينقص من الشرا ع، أي من مقدار انتشاره، مما يخفض من سرعة السفينة، ومقدار ارتفاعها وانخفاضها فوق الموج. والسير بهذه الريح يوماً أو يومين[2] حتى تهدأ العاصفة، أو الرياح المعاكسة، وتعود ريح مجرى السفينة الأصلي.

(1) ابن ماجد، كتاب الفوائد، ف 8، (مخطوطة باريس).

(2) سليمان المهري، العمدة المهرية، ب4 (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

أما إذا كان مجرى الرياح غير معاكس لمجرى السفينة فإن البحارة يبذلون طاقاتهم في نزح مياه البحر المندفعة بفعل الموج والرياح إلى داخل السفينة، والمحافظة على وضع الشراع الملائم لمغالبة الريح. فإذا كانت شحنة السفينة ثقيلة وقوة الريح والموج في ازدياد يتشاور الناخوذة مع رؤساء البحارة في تخفيف حمل السفينة، فإذا أجمعوا على ذلك شرعوا أولاً في رمي ما يمكن الاستغناء عنه مؤقتاً من أدوات السفينة إلى البحر. حتى إذا لم يبق شيء من أدوات السفينة الاحتياطية ومازالت السفينة ثقيلة شرعوا في إخراج السلع التجارية من عنبر السفينة، وإلقائها في البحر من دون تمييز، حتى إذا لاحظوا أن غاطس السفينة قد ارتفع نسبياً عن الماء، وأن السفينة أصبحت قادرة على تحمل ضربات الريح والموج؛ حينئذ يتوقف رمي السلع التجارية إلى البحر[1]. فالمركب الكبير الرزين ـ كما قال ابن ماجد ـ لا يقوى على مغالبة الرياح الشديدة في بحر هائج[2].

والطوفانات المشهورة عند البحارة المتقدمين هي كما وصفها سليمان المهري:

1. طوفان الخريف، ويسمى (طوفان الديماني): و(الديمان) أو (الدامن) يطلق عند البحارة على مؤخرة أي شيء، كما يطلق

(1) بدر الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004.

(2) ابن ماجد، كتاب الفوائد، ف 11، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

(الجوْش) على المقدمة، و(الديمان) هنا هو مؤخرة موسم الرياح الجنوبية الغربية، أي الأيام الأخيرة منه، وفيه تسافر السفن من جزيرة العرب وشرقي أفريقيا إلى الهند، ويوافق شهر سبتمبر، وبعده يبدأ هبوب الرياح الشمالية الشرقية، التي تعود بها السفن من الهند إلى جزيرة العرب وشرقي أفريقيا. ويضرب هذا الطوفان في ثلاث مئة من النيروز العربي ـ الهندي (الأول من سبتمبر)، ويوافق موسم مطر (البشكال)، أو مطر (الفيل) كما يسميه بعضهم. ويضرب هذا الطوفان بحر الهند، وهو الطوفان الوحيد الذي يحدث في موسم الرياح الجنوبية الغربية، وتواجهه السفن المسافرة إلى الهند من جزيرة العرب وشرقي أفريقيا.

2. (طوفان الأحَيْمر): نسبة إلى كوكب (الأحيمر)، وهو عند أهل اليمن اسم كوكب (السِّماك الأعزل). يضرب هذا الطوفان الساحل العربي الجنوبي، من (مدركة) بمحافظة (ظفار) من عُمان إلى (عدن)، وهو طوفان شديد يأتي من ناحية (مطلع العقرب)، أي الجنوبية الشرقية، مع طلائع الرياح الشمالية الشرقية. ويضرب في ثلاث مئة وأربعين من النيروز (العاشر من أكتوبر)، وقد يتقدم في بعض السنين، وقد يتأخر في بعضها.

3. (الطوفان الأربعيني): يضرب خليج عُمان وهرمز في الأربعين من النيروز (العشر الأولى من ديسمبر وما يليها).

4. (طوفان البنات): يأتي من ناحية مغيب كواكب (بنات نعش الكبرى)، أي الناحية الشمالية الغربية، يضرب ساحل جزيرة العرب الجنوبي، من جزيرة (مَصِيرة) العمانية إلى عدن من أربعين إلى سبعين من النيروز (22 ديسمبر ـ 22 يناير).

5. (الطوفان التسعيني): ويسميه بعض البحارة (الشلي) يضرب في تسعين من النيروز (11 فبراير)، وقد يتقدم في بعض السنين فيضرب في السبعين أو الثمانين من النيروز، وهو أقوى الطوفانات. وقد يعم جميع القسم الشمالي من المحيط الهندي.

تنبيه: اعلم أن جميع الطوفانات تضرب في سنين دون أخرى[1].

(1) سليمان المهري، المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر، ب 5، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

(7)
عادات وأساطير

(7)

عادات وأساطير

الفَوْلَـة

هي السلامة أو النجاة من الهلاك؛ من فال: أي سلم من الخطر، وهي لفظة عامية شائعة عند البحارة. وتطلق عند المتأخرين منهم على الهدية التي كانت تلقى في البحر عند بعض رؤوس الجبال البارزة في البحر، مثل رأس (فرتك) و(عصير) وجبل (كدمل) بجزيرة (سقطرى). فقد كانوا يعتقدون أن العفاريت تسكن هذه الرؤوس، وأن المركب الذي لا يقدم لهم هدية عند اقترابه من الرؤوس، فسوف لن يسلم من أذاهم.

هذا الاعتقاد نشأ من مخاطر الاقتراب من الرؤوس؛ فالأمواج تصير عنيفة بجوارها، وكذلك التيارات، أو ما يسمى عند البحارة العقود، وهي التيارات المستديرة حول الرؤوس، كدَرْدُور جزر (سلامة وبناتها) بجوار رأس مسندم بمدخل الخليج العربي. وهي خطرة تدفع بالسفينة التي تحتويها إلى الصخور.

والفولة أو الهدية قديمة جداً عند البحارة العرب؛ فابن المجاور [مطلع القرن السابع الهجري] يقول: «فإذا حاذى المركب المسافر جزيرة (سقطرى) أو جبل (كدمل)، تسمى تلك المحاذاة الفولة. يؤخذ قدر

يعمل عليه شراع، وسكان، ومن جميع آلة المركب. ويعبأ فيه من الأطعمة من كل شيء قليل وملح ورماد، ويلقى في البحر بين الأمواج الهائلة. قال أهل التجارب والخبرة إنه يصل بسلامة إلى لحف الجبل[1]».

وفي أواخر القرن الخامس عشر أو أوائل القرن السادس عشر قال سليمان بن أحمد المهري في كتابه: «العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية»: «وأما رمي الهدية فإذا قد أوهمت أن سقطرى عنك تحت قطب الجاه فارمها[2]»، وإن لم يصف المهري محتويات الهدية، ولا طريقة تجهيزها، فهي واحدة عند جميع البحارة، سواء المتقدمين منهم أم المتأخرين. وقوله: فإذا قد أوهمت أن سقطرى عنك تحت قطب (الجاه)». يعني إذا ظننت أن قطب (الجاه) أي القطب الشمالي؛ فالجاه عند البحارة هو نجم القطب الشمالي. وهذا يعني أن سليمان المهري قد سلك في سفره من (كنبايه) في إقليم (جوزرات) على ساحل الهند الغربي، إلى عدن الطريق التي تأتي جنوبي جزيرة (سقطرى)، وتنفذ من الفتحة بين رأس (غرد فوي) وجزيرة (عبد الكوري).

لكن الهدية لم تعد تقدم عند البحارة المتأخرين إلى جزيرة (سقطرى)، وإنما إلى الرؤوس؛ فالسفن العائدة بشحنات من التمر من البصرة إلى الموانئ اليمنية، كان بحارتها يصنعون سفناً صغيرة من

(1) ابن المجاور، صفة بلاد اليمن، ج 1 ص 114، (ليدن 1951).

(2) سليمان المهري، العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

الخشب أو الصفيح بطول قدمين تقريباً، في أثناء فراغهم من أعمال سفينتهم، ويصنعون لكل سفينة شراعاً ودقلاً وسكاناً وحبالاً، وما شابه ذلك من أدوات السفينة، بحيث تبدو كأنها سفينة حقيقية جاهزة للسفر. ولأن البحارة جاؤوا من البصرة وهذا يعني أن سفينتهم تحمل شحنة من التمر؛ فلابد إذاً من شحن سفينة الهدية بالتمر كالسفينة الكبيرة، وتبقى جاهزة للسفر. وعندما يشاهدون رأس (فرتك) وتقترب سفينتهم منه يضربون الطبول، ويغنون بأغان شجية، تحمل معاني الخوف من سكان الجبل من الجان، معتقدين أنهم إذا لم يسترضوا الجان بهذه الأغاني ويقدموا لهم هدية فقد تعترضهم العواصف، ولا تستطيع سفينتهم مجاوزة الرأس. وعندما يحاذون الجبل يرقصون ويغنون ويضربون الطبول، ثم ينزلون سفينة الهدية إلى البحر؛ فتسير ناشرة شراعها نحو الجبل، وفي داخلها ثلاثة أو أربعة أرطال من التمر، وفي ذلك يقال المثل الشعبي: «بهار الجنيِّ تمرة»، ومعناه أن تمرة واحدة إذا أعطيت لجني تساوي بهاراً، والبهار ثلاث مئة رطل.

وكانت السفن القادمة من الهند في أول موسم رياح الأزيب الشمالية الشرقية تمر برأس (فرتك) أيضاً، وتسمى هذه الرحلة عند البحارة (أول الجوش). فكان البحارة إذا انتهوا من صنع السفن الصغيرة يضعون في داخلها شيئاً من الأرز والبسكويت والحلويات، أي من أصناف السلع التي تجلبها السفن من الهند، مع عدد قليل من عيدان الثقاب وشيئاً من البهارات. وعند محاذاتهم للرأس يغنون

ويرقصون على ضرب الطبول، ثم ينزلون سفينة الهدية، ويوجهونها إلى ناحية الجبل، هدية لسكانه من الجان.

أما الذين يسافرون من الهند إلى اليمن والبحر الأحمر في أواخر الرياح الشمالية الشرقية فكانوا يسلكون طريق رأس (غرد فوي)، وتأتي هذه الطريق جنوبي جزيرة (سقطرى)، وقد تقدم ذكرها عند سليمان المهري. وعند مقابلتهم لرأس (عصير) أو جزيرة (عبد الكوري) ينزلون سفينة الهدية إلى البحر بحسب الطريقة المتقدمة؛ فموقع رمي الهدية عند البحارة المتأخرين يختلف عن موقعها عند المتقدمين.

وإن لم يكن المقصود منه جزيرة (سقطرى) يجعل رأس (غرد فوي) أو (عصير) ـ كما يسمى عند المتأخرين ـ مثل رأس (فرتك) مسكوناً بالجن كما يعتقدون. أما المتقدمون فكانوا يقدمون الهدية لعفاريت جزيرة (سقطرى).

وكذلك القادم من أرض السواحل شرقي أفريقيا من (مقديشو) جنوباً قاصداً عدن والبحر الأحمر فإنه يقدم الهدية عند اقترابه من رأس (عصير)، وتتألف هديته من قطع من جوز الهند.

وأحياناً ترمى الهدية من دون صنع سفينة لها، بسبب الافتقار إلى أدوات لصنعها، أو انشغالهم بالعمل في السفينة طوال رحلتهم. وكأن الفولة «حق المرور» من الرؤوس يدفع لأصحابها من الجان.

وهنـاك فـولـة أخـرى هـي فـولـة العـودة من رحلـة طويلة إلى الميناء الأصلي للسفينة وبحارتها؛ فحيمنا ترسو السفينة ينزل البحارة إلى قارب السفينة، حاملين الهدايا لذويهم. وإذا كان وصول السفينة من (البصرة)، يحمل اثنان من البحارة آنيتين في داخلهما كمية من التمر الجيد. وحينما يقترب القارب من الساحل ينزل الاثنان إلى الساحل، فيستقبلهما كل الأطفال والشبان، فيجري أحدهما على الساحل إلى جهة والآخر إلى جهة أخرى، ومن خلفهما الأطفال، وفي أثناء الجري يبعثران حبات التمر على الساحل، فيتزاحم الأطفال ومعهم الشبان، من أجل التقاط حبات التمر، فيقع كل واحد منهم على الآخر، ويتضاربون، بينما يعود البحاران بعد بعثرة التمر إلى قاربهما.

وإذا كان المركب عائداً من الهند تكون الفولة من البسكويت، ومن شرق أفريقيا تكون من جوز الهند. وتبعثر على الساحل كفولة التمر[1].

حق السلامة والهدية

حينما تعود السفينة والبحارة إلى الميناء الأصلي وتلقى المرساة وقبل أن تنزل منها بحارتها تحيط بها قوارب صيد السمك لأهل الميناء، ويطلب أصحابها من بحارة السفينة «حق السلامة». فإن كانت

(1) بدر الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004.

السفينة قادمة من البصرة يعطى لكل واحد منهم ما بين أربعة إلى خمسة أرطال من التمر. وإن كانت السفينة قادمة من الهند فيعطى لكل واحد منهم كمية من الأرز. وإن جاءت من شرق أفريقيا فيعطى لهم جوز الهند وبرتقال، وتعود القوارب الصغيرة محملة «بحق السلامة» إلى الساحل، والبشارة لأهل المدينة بسلامة الناخوذة والبحارة، فتعلو حينئذ الزغاريد من بيوت البحارة، ويتجمع الصبيان وأهل البلد على الساحل لاستقبال الناخوذة وبحارته.

واستقبال القوارب الصغيرة للسفن عند وصولها إلى الموانئ عادة قديمة جداً؛ بل إن بعضها كان ـ كما رأينا من قبل ـ يرشد السفن داخل الخلجان الضيقة الخطرة، التي تقع فيها بعض الموانئ، ولا يعرف الطرق الأمينة إليها غير أهلها.

أما الهدية هنا فهي غير هدية عفاريت الرؤوس؛ وإنما هي هدية توزع على الصبيان. فحينما تنزل البحارة من السفينة ويذهب كل واحد منهم إلى بيته يتبعه الصبيان، ويدخلون إلى بيته، وهم يغنون بأراجيز تنتهي بعبارة:

ـ أعطونا هدية

ويكررون الغناء عند كل بيت يدخلونه، فإن كانت السفينة قادمة من البصرة فيعطى لكل واحد منهم حبتان من التمر، وإن جاءت من الهند فيعطى لكل واحد قطعتان من البسكويت، وإن جاءت من شرق

أفريقيا فيعطون قطعة من جوز الهند. وهكذا تجدهم يتنقلون بين بيوت البحارة في جماعات طوال اليوم، مرددين أغاني الفرح بعودتهم سالمين[1].

استقبال السفن في الموانئ

تعد طرق التجارة البحرية بمنزلة الشرايين للموانئ التي نشأت عليها؛ فكان من الطبيعي أن تستقبل السفن التجارية بمختلف مظاهر الفرح في كل الموانئ، ولاسيما الموانئ التي يجري فيها شحن وتفريغ ما تحمله السفن من تجارة، هذه المظاهر شاهد بعضها ابن بطوطة في أثناء أسفاره في المحيط الهندي، وتتسم جميعها بحرص ولاة وسلاطين الموانئ على ترغيب أصحاب السفن وتجارها في التردد إلى موانئهم والمتاجرة معها.

ففي ميناء (ظفار) العماني أرسل سلطانها عبيده إلى مركب ابن بطوطة ومعهم الكسوة الكاملة لكل من صاحب المركب والربان والكراني. وأتوا لهم بثلاثة أفراس يركبونها من ساحل البحر إلى دار السلطان، ويسير أمامهم ضاربو الطبول ونافخو الأبواق، ويسلمون على الوزير وأمير الجند، وتبعث الضيافة لكل من في المركز ثلاثة أيام وبعدها يأكلون في دار السلطان.

(1) الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004.

وفي ميناء (كالكوت) على ساحل الهند الغربي خرج لاستقبال المركب نائب السلطان السامري سلطان (كالكوت)، وشاه بندر التجار وهو من البحرين، والقاضي، وكبار التجار، ومعهم الأعلام والطبول والأبواق.

أما أهالي (مقديشو) عاصمة الصومال فقد كان من عادتهم أنه متى وصل إليهم مركب أن يخرجوا لاستقباله صنابيق [قوارب صغيرة]، ويكون في كل صنبوق جماعة من شباب المدينة، يحمل كل واحد منهم طبقاً فيه طعام يقدمه لأي تاجر يختاره من تجار المركب، ويصيح: «هذا نزيلي»، وكذلك يفعل كل واحد منهم. ولا ينزل التاجر من المركب إلا في دار نزيله، إلاّ من كان كثير التردد إلى البلد فإنه ينزل حيثما شاء. فإذا نزل التاجر عند نزيله باع له ما عنده، واشترى له ما يريد. ومن اشترى منه ببخس أو باع منه من دون حضور نزيله فذلك البيع مردود عندهم.

ومثل هذه العادة شاهدها ابن بطوطة أيضاً في جزائر (ذيبة المهل) [ماليديف حالياً]؛ فعند قدوم مركب تجاري إلى إحدى الجزر تخرج لاستقباله الكنادر، وهي زوارق صغيرة، وعليها بعض أهلها. ومع كل واحد منهم (التنبول) وجوز الهند الأخضر لمن يشاء من الركاب، فيكون نزيله، ويحمل أمتعته إلى داره كأنه أحد أقاربه[1].

---

(1) ابن بطوطة، الرحلة، ج 1 و2 (طبعة القاهرة 1967).

لكن يبدو أن خروج قاضي (كالكوت) ونائب سلطانها لم يكن لاستقبال المركب؛ وإنما كان لاستقبال ابن بطوطة نفسه الوافد من قبل ملك الهند والسند، فميناء (كالكوت) كان من موانئ طريق التجارة الدولية في المحيط الهندي، فكانت السفن تقصده لشحن هذه التجارة وتفريغها، لذلك لم يكن سلطانه في حاجة إلى التودد إلى أصحاب السفن ليترددوا إليه.

وكان ميناء عدن أهم ميناء على طريق التجارة الدولية عبر البحر الأحمر، فقد كانت شحنات السفن القادمة من الهند تفرغ فيه، ثم يعاد شحنها إلى البحر الأحمر، وكذلك العكس. وكان له على رؤوس الجبال المحيطة به مرصدان لمراقبة السفن القادمة إليه؛ أحدهما على الجبل المحيط به من جهة الشمال، وكان يسمى (الجبل الأخضر) للون صخوره. وكان عليه حصن يشرف على الميناء، وعلى رأسه الشرقي يجلس من يسميه ابن المجاور الناظور، وهو رجل حاد البصر، ينظر بدقة عند شروق الشمس إلى أفق البحر الشرقي؛ ففي هذا الوقت تكون أشعة الشمس موازية لسطح البحر، فتقابل ما على الأفق من الأجسام، فتظهر شخوصها من بعيد. وكان الناظور ينصب عوداً أمام الشيء الذي يراه، فإذا مال ذلك الشيء يميناً أو شمالاً عن العود عرف أنه طير، وإذا بقي ثابتاً أمام العود عرف أنه سفينة. حينئذ يصيح بأعلى صوته وهو يشير إلى فريق له: هيريا، فيصيح زميله بذلك إلى زميل ثالث لهما، وهذا يصيح بذلك إلى (جرَّاي)، وهو الذي يجري

حاملاً نبأ قدوم مركب إلى الوالي. ثم يجري بعد ذلك إلى الفرضة، ويعلم مشائخ الفرضة بذلك. و(هيريا) عند بحارة حضرموت المتأخرين تعني أن المركب يستعد لإلقاء المرساة. ثم يصعد إلى ذروة الجبل المشرف على المدينة ويصيح بأعلى صوته: هيريا.. هيريا.. هيريا! فيصعد كل من سمعه من عامة الناس إلى ذروة جبل أو سقف منزل يشرف منه على أفق البحر الشرقي. فإذا كان ما ذكره صحيحاً يعطى له دينار ملكي من الفرضة، وإن كان كاذباً يجلد عشر جلدات بالعصا. وحين اقتراب المركب من الميناء يركب المبشرون الصنابيق للقاء المركب، فإذا صعدوا إلى سطح المركب سلموا على الناخوذة، وسألوه من أي مكان وصل. ثم يسألهم الناخوذة عن حال البلد، ومن واليه، وأسعار السلع التي يحملها مركبه. وكل من كان له من أهل المركب أقارب أو معارف في المدينة إما أن يطمئنوه على سلامتهم أو يعزون بوفاتهم.

ويكتب اسم الناخوذة وأسماء من في المركب من التجار، ويقدم لهم كرّاني المركب قائمة بما في جوف السفينة من السلع والمتاع. وينزل المبشرون إلى الصنابيق عائدين إلى البلد، ويذهبون مباشرة إلى الوالي، ويسلمونه قائمة السلع التي كتبها الكراني، مع ما كتبوه من أسماء التجار، ويعلمونه بنوع المركب وأصحابه وحمولته. ويخرجون من عنده يدورون في المدينة يبشرون أهل من وصل في المركب، ويأخذ كل واحد منهم بشارته.

وحينما يرسو المركب في الميناء يصعد إليه نائب الوالي، ومعه المفتشون: رجل يفتش الرجال من الركاب، وعجوز تفتش النساء. وينزل الركاب بدبشهم في اليوم التالي من وصول المركب، وبعد ثلاثة أيام تنزل السلع إلى الفرضة، فما كان منها من القماش فيحل شدة شدة، ويعد ثوباً ثوباً. وما كان من سلع الوزن فيوزن بالقبان.

أما المرصد الثاني فكان لمراقبة سفن الكارم تجار مصر القادم من البحر الأحمر، وكان موقعه على قمة جبل (حقّات) المشرف على مدينة عدن من الجنوب. ومراقبة قدوم هذه السفن تكون قرب الغروب حينما تكون أشعة الشمس موازية لسطح البحر؛ لأن هذه السفن تأتي من الغرب بخلاف السفن القادمة من الهند وشرقي جزيرة العرب[1]. ولا يستبعد أن السفن التجارية كانت تلقى قديماً في الموانئ الأخرى المعاملة نفسها التي كانت تلقاها في ميناء عدن أيام ابن المجاور.

لكن أغرب استقبال للمراكب عند اقترابها من الموانئ كان استقبال الشبان من بحارة ساحل المهرة بجنوبي اليمن؛ فعندما يعود مركب من رحلة طويلة إلى شرقي أفريقيا مثلاً ويقترب من أحد المراسي الكبيرة بساحل المهرة تخرج لاستقباله زوارق عليها مجموعة من الشباب، فيصعدون إلى المركب، ويقفون صفاً أمام الناخوذة

(1) ابن المجاور، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز، ج 1 ص 138، 139، (ليدن 1951).

والبحارة، وأجسامهم مغطاة بقطع من جلود الماشية، وجوالق الجوت، وعلى رؤوسهم بعض الأعشاب الجافة، ولهم رئيس يعرف بالموافي. وعندما يسألهم الناخوذة عن أخبار البلد يجيبه رئيسهم بما يكره أن يسمعه، كأن يقول له إن زوجته سقطت وانكسر ساقها، وإنه سيجدها قد فارقت الحياة. وإذا سأله أحد الركاب أو البحارة عن أهله يجيبه إن أخاه قد أصابه العمى، أو أن زوجته وضعت طفلاً من غيره، وغير ذلك من الإجابات الجارحة، وسط عاصفة من ضحكات من في المركب وشتائمهم ولعناتهم. وبعد هذا الاستقبال اللاذع يجلس الجميع لتناول الطعام والقهوة، ويعطى (الموافي) وزملاؤه هدية[1].

حلقات المناظرة والمحاكمة

كانت السفن تمكث أياماً في الموانئ المهمة بعد أن تفرغ حمولتها في انتظار الحصول على حمولة جديدة؛ فكان يحدث أن يجتمع في النزل الذي يستأجره وكيل المراكب للنواخذة مجموعة من نواخذة السفن وربابنتها وأساتذة علم الملاحة الفلكية، أو المعالمة كما يعرفون عند البحارة. فيتعارفون فيما بينهم، وتناقش فيها أحوال التجارة في الأسواق، وأحوال الطقس وغيرها. وتعقد حلقات في المناظرة بين المعالمة في المسائل العويصة من علم الملاحة. قال ابن ماجد في «الذهبية»:

(1) محمد عبدالقادر بامطرف، الرفيق النافع على دروب منظومتي باطايع، ص 45.

وإني شهاب كالشهاب إذا غدت   معالمة الحلقات تقفو مطالبي

وقال في كتاب «الفوائد»:

«وقد حضرت في شيء وعشرين حلقة زاخرة بالمعالمة المحققين فلم أقم إلاّ منصوراً[1]»، يعني أنه لم يخرج من هذه الحلقات إلاّ فائزاً. ويذكر من المسائل التي طرحت عليه في هذه الحلقات فأجاب عليها مسألة طرحها عليه من أسماه بالمعلم فولاذ بن محمد التركماني، وهي كما قال: «أن مركباً جرى من (مهايم) أربعة أزوام في (مغيب الطائر)، ومركباً جرى أربعة أزوام في (الجوزاء)؛ فإذا كوَّى وأراد كاويه صاحبه، فكم تصير عنه في القطب أزوام، وانتهى إلى كم في (الجاه)؟». وقال إنه أخرج له حساب هذه المسألة، وكان المعلم فولاذ غير قادر على حلها[2]. و(مهايم) ميناء على ساحل الهند الغربي إلى الشمال من (بومبي)، والمركب الأول جرى في اتجاه المغيب الأصلي، ويعرف عند البحارة أيضاً (بمغيب الطائر)، أي أن جريه كان طولاً ليس فيه شيء من العرض، أما المركب الثاني فجرى في خط (خن) (مغيب الجوزاء)، وبين (مغيب الطائر) و(مغيب الجوزاء) إحدى عشرة درجة وربع، حسب تقسيم دائرة بيت الإبرة. وكل منهما جرى أربعة أزوام، اثنتي عشرة ساعة. وكوَّى: توقف؛ يقول: إن

(1) شهاب الدين أحمد بن ماجد، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، ف 7، (مخطوطة المكتبة الوطنية – باريس).

(2) المصدر نفسه، ف 4.

الذي جرى في خط (مغيب الجوزراء) توقف بعد أن جرى أربعة أزوام. فأراد كاويه– يعني الذي طلب منه أن يتوقف بعد أربعة أزوام– أن يلتقيه فجرى إليه في خط القطب الجنوبي، فكم زاماً قطع حتى وصل إليه؟ وإلى أي عرض وصل؟ و(الجاه) عند البحارة هو نجم القطب الشمالي، وإليه ينتهي العرض عند المتقدمين من البحارة، أي أن العرض يحسب بمقدار بعدك عن القطب الشمالي المعروف عند البحارة بالجاه: والزام عند المتقدمين من البحارة نوعان: زام قياسي، وزام عرفي، والأول يحسب بارتفاع نجم (الجاه)، أي نجم القطب الشمالي، فإذا سرت نحو جهة القطب الشمالي ورأيت ارتفاعه قد زاد إصبعاً واحدة فهذا يعني عندهم أنك قد مشيت ثمانية أزوام. والإصبع عندهم ربع ذبان، والذبّان يحسب من منبت إصبع الخنصر من كف اليد اليسرى إلى منتصف ظفر الخنصر اليسرى هو أربع أصابع، أما الزام العرفي فهو ثلاث ساعات زمنية؛ أي ثُمن يوم كامل، وهو الزام الذي يقصده ابن ماجد في قوله المتقدم ذكره.

كما كانت تعقد في الموانئ حلقات من النواخدة تنظر ـ كما ذكرنا من قبل ـ في الخلافات بين النواخذة والبحارة، أو بين النواخذة. أما البحارة فكانوا ينهمكون في البيع والشراء في الأسواق: بيع ما جلبوه من السلع المرغوبة في أسواق الميناء وشراء السلع المرغوبة في الموانئ الأخرى، كل واحد بقدر ما اكتسبه أو

استدانه من النقود. وكانوا كما قال ابن ماجد: «في البحر تعبانون، وفي البر كالمجانين[1]».

النذور

عادة النذر للأولياء في السفن قديمة؛ فالخوف من الهلاك بالعاصفة البحرية تجعل راكب السفينة يتعلق بما رسخ في ذهنه من معتقدات متوارثة، بما للأولياء من كرامات، وقوى خارقة قادرة على إيقاف العاصفة، وتخليص السفينة من قبضتها؛ فابن بطوطة يخبرنا بأن التجار بالبحر وأصحاب السفن في أيامه كانوا ينذرون للشيخ علي الحيدري النذور الكثيرة، وكان من سكان (كنباية) بإقليم (جوزرات) من الهند، «وكان شهير الذكر بعيد الصيت». فلما خالف أمر السلطان بقطع عنقه «فلما ضربه السياف لم يفعل شيئاً.. فأمر سيافاً آخر بضرب عنقه، فضرب عنقه فقطعه، رحمه الله تعالى»[2]. وبقيت شهرة الحيدري بوصفه واحداً من الأولياء عند البحارة حتى الآن.

ويقول بدر الكسادي– وهو من بحارة حضرموت– إن أغلب أهل السفن الحضرمية ينذرون للولي الشيخ عمر المحضار، فحينما تشتد العاصفة ويخشى البحارة الغرق، تسمع الناخوذة يصيح: «يا الله.. ويا

---

(1) المصدر السابق، ف 4.

(2) ابن بطوطة، تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، ج 2، ص 58 (طبعة القاهرة – 1967م).

عمر المحضار لك مبلغ كذا إن الله سلمّنا.. وسهل علينا العاصفة التي نحن فيها». ويأتي الناخوذة بعد ذلك بالمبلغ الذي نذر به، ويصره في قطعة من القماش، ثم يربط الصرة بالدقل بحيث تكون ظاهرة للعيان، وحينما تعود السفينة إلى حضرموت، يرسل الناخوذة المبلغ إلى القيّم على ضريح الولي.

وللمحضار عدد من المشاهد على طول ساحل حضرموت، وهي أماكن يجتمع فيها الناس للذكر، وعادة عندما تمر السفن برأس (شَرْمة)– وهو رأس بارز في البحر عليه واحد من مشاهد المحضار– تنزل البحارة مع الركاب إلى المشهد، وتقرأ فيه سيرة الرسول ﷺ، وتسلم النذور للقيم في المشهد.

ويقول الكسادي أيضاً: «وعند اللفظ بالنذر تسمع المستغيث يقول: يا الله.. ويا ولي فلان. فهم يرجعون أولاً وقبل كل شيء إلى الله[1]».

واشتهر العَيْدَرُس صاحب (عدن) عند أصحاب السفن من الخليج العربي وعُمان. واشتهر أحمد بن علوان صاحب (يَفْرُس) عند رجال البحر في البحر الأحمر.

(1) بدر الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004.

ضحية جبل صِيرَة

كان جبل صيرة (أو جزيرة صيرة) الحصن الطبيعي لميناء عدن القديم، فهو منفصل عن بقية الجبال المجاورة له، وكأنه جزيرة قائمة بذاتها، إذا لم يكن حقاً جزيرة، ويحجب الميناء من جهة الشرق، وإلى جانبه من جهة الشمال طريق المراكب الخارجة والداخلة إلى الميناء، إذ يمكن حماية هذه الطريق بالحجارة من قمة الجبل. وعلى قمته حصن قديم، رمم مع مرور الزمن عدة مرات، وبئر عميقة نقرت في الصخر، كانت تستعمل لحفظ مياه الأمطار، وهي قديمة تذكر في كتب التاريخ القديم كدليل على خروج نار جهنم من عدن.

وكانت المراكب ترسو إلى جانبه الغربي المقابل للمدينة، ويبلغ عددها في الموسم الواحد ـ كما قال ابن المجاور ـ أكثر من ثمانين مركباً[1]. وكان موسم سفر المراكب من عدن إلى الهند وكذلك موسم قدومها من الهند هما الموسمان الرئيسان لميناء عدن، وكانا متقاربين في التاريخ؛ فالسفن كانت تسافر من عدن إلى الهند عادة في منتصف شهر أغسطس، وتصل إلى الهند في النصف الأخير من سبتمبر. أما قدومها من الهند إلى عدن فيبدأ مع بداية هبوب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية في شهر أكتوبر.

وكانوا يأتون قديماً إذا تأخر مجيء السفن من الهند إلى عدن في

(1) ابن المجاور، صفة بلاد اليمن، ج 1 ص 144، (ليدن 1951م).

موسمها ـ كما قال ابن المجاور ـ بسبعة رؤوس من البقر «عند اصفرار الشمس، وتبقى البقر في مكانها إلى نصف الليل، وبعد زوال هذا الحد [من الليل]، ترد ستة رؤوس منها إلى عدن، ويبقى رأس واحد هناك مكانه؛ فإذا أصبح ضحي به في الغد في مكانه، وتسمى تلك الضحية ضحية الجبل. فإذا عمل هذا العمل تتقدم المراكب وتتلاحق بعضها ببعض. وقد صارت سنّة من قديم الأزمان من دولة بني زريع، وغيرهم من العرب. وقد بطل ما ذكرناه في زماننا هذا[1]».

السعد والنحس من النجوم والأيام

يقول سليمان المهري في كتابه «المنهاج الفاخر»: «واعلم أن المنازل عند المنجمّين على أربعة أنواع: سعد وممتزج بسعد، ونحس وممتزج بنحس، وأهل البحر لم يلتفتوا إلى ذلك؛ بل إنهم يجتنبون العقرب والدبران». يعني يجتنبون السفر في يوم منزلة العقرب والدبران.

ووزعوا ساعات أوائل الأيام على سبعة كواكب؛ هي: زحل والمشتري والمريخ والشمس والقمر والزهرة وعطارد، وجعلوا أول ساعة من ليلة الأحد لعطارد، وليلة الاثنين للمشتري، وليلة الثلاثاء

---

(1) المصدر نفسه، ج 1 ص 114.

للزهرة، وليلة الأربعاء لزحل، وليلة الخميس للشمس، وليلة الجمعة للقمر، وليلة السبت للمريخ، ووزعوا أوائل ساعات النهار من كل يوم على النحو التالي: الأحد للشمس، والاثنين للقمر، والثلاثاء للمريخ، والأربعاء لعطارد، والخميس للمشتري، والجمعة للزهرة، والسبت لزحل. وعدّوا باقي ساعات النهار أو الليل على الترتيب المذكور؛ فالساعة الثانية من ليلة الأحد مثلاً تكون للمشتري، والثالثة للزهرة، إلى نهاية ساعات الليل، وهي اثنتا عشرة ساعة، ومثلها ساعات النهار. وجعلوا ساعات المريخ وزحل نحسة، والزهرة والقمر والمشتري سعوداً، والشمس وعطارد ممتزجة.

وجعلوا نحوس الأيام من كل سنة هي: 12 من شهر محرم، و10 من صفر، و4 من ربيع الأول، و19 من ربيع الثاني، و19 من جمادى الأولى، و12 من جمادى الثانية، و12 أيضاً من رجب، و16 من شعبان، و24 من رمضان، و9 من كل من شوال، وذي القعدة، و8 من ذي الحجة. ومن كل شهر جعلوا سبعة أيام نحسة هي: 3 و5 و13 و16 و21 و24، وكل يوم أربعاء.

أما ابن ماجد فذكر نحوس المنازل وسعودها كالتالي: الثريا سعيدة، الدبران نحسة، الهقعة نحسة، الهنعة سعيدة، الذراعان سعيدان، النثرة ممتزجة، الطرفة نحس، الجبهة سعيدة، الزبُّرة سعيدة، الصرفة ممتزجة، العوّاء ممتزجة، الغفر سعيدة، الزبان ممتزجة، القلب نحسة، الشولة ممتزجة، النعائم سعيدة، البَلْدة نحسة، سعد الذابح

نحسة، سعد بلع نحسة، سعد السعود سعيدة، سعد الأخبية نحسة، الفرع المقدم سعيدة، بطن الحوت سعيدة.

لكن البحارة– سواء المتقدمون منهم أو المتأخرون– لم يلتفتوا ـ كما قال المهري ـ إلى سعد أو نحس المنازل والأيام، ولم تذكر عند ابن ماجد والمهري إلاّ لمجرد العلم بها، وليس العمل بها في الأسفار.

حكايات الهِيراب

الهيراب عند البحارة المتقدمين وبعض المتأخرين هو قاعدة السفينة: أول خشبة تطرح على الأرض من السفينة، وعليه يقوم هيكل السفينة، ويسميه بحارة الخليج العربي (البِيص). وبسبب أهميته بالنسبة لهيكل السفينة حيكت حوله الأساطير؛ فعند بحارة حضرموت نجد من حكاياته حكاية (تِطيْوُر الدم)؛ أي سيلان الدم، يعني دم الضحية.

فحالما يوضع الهيراب على الأرض يأتي صاحبه برأس من الغنم يذبح على الهيراب بحيث يتطيّر دمه؛ أي يسيل على الهيراب. ويقيم مأدبة غداء يدعو إليها أساتذة بناء السفن والعمال. ويعتقدون أن التضحية برأس من الغنم عند مد الهيراب على الأرض يمنع عن السفينة شر الحسد، ويسهل بناءها من دون عيب ولا خلل. أما إذا لم يقدم للهيراب رأساً من الغنم ويسيل دم الضحية عليه فقد يحدث ما يخل بسير العمل في بناء السفينة، من أخطاء في التصميم أو المقاييس. فإذا

حدث ذلك قالوا إن صاحب السفينة «لم يطيّر الدم»[1].

وأعجب من هذه الحكاية تلك التي كانت شائعة في الكويت؛ فقد كانت السفن تبنى داخل أسوار، فإذا اكتمل بناء السفينة كسروا السور وأخرجوها إلى البحر، ثم يعيدون بناء ما هدموه من السور على السفن التي لم يكتمل بناؤها؛ فقد كانوا يعتقدون أن المرأة العاقر إذا وثبت على الهيراب حملت، لكن صاحب السفينة يموت. لذلك كانت السفن تبنى في أحواش مسوّرة على الساحل، حتى لا تدخلها النساء العقيمات، ويموت أصحاب السفن[2].

دَقَّة الكاسِر

الكاسر عند الحضارمة هو الطبل الكبير، ويعنون بالدقة لحناً يؤدّى بالكاسر عند بحارة حضرموت، حينما تقبل السفينة على مينائها، بعد رحلة طويلة إلى الهند، أو شرقي أفريقيا، أو الخليج العربي. فقبل دخول السفينة الميناء يكون جميع البحارة قد تزينوا بملابسهم الجديدة، وأخذوا بتدفئة الطبول على نار موقد السفينة، ونشروا علم دولتهم على سارية في مؤخرة السفينة، وراحوا يرقصون، ويغنون بلحن الكاسر على دقات الطبول الكبيرة، وتدخل السفينة إلى الميناء ناشرة شراعها، فيسمع أهل المدينة دقة الكاسر، وغناء البحارة. وإذا

(1) الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004.

(2) آلان فاليارس، أبناء السندباد، ترجمة دار الكاتب العربي – بيروت ص 363.

كان في السفينة مدفع يسمعون دوي قذيفة منه، فيخرجون فرحين إلى الساحل لاستقبال ذويهم[1].

وهذه العادة نجدها عند جميع البحارة، مع الاختلاف في ألحان الأغاني وكلماتها، وهي عادة قديمة تقدم ذكرها. ويرون أن تأديتها هي تحية للميناء ولمن فيه من البحارة، فيرد هؤلاء التحية للسفينة الداخلة إلى الميناء، برفع أعلامهم على سواري سفنهم.

وفي كل السفن الكبيرة التي تقوم برحلات طويلة هناك الطبول بمختلف الأحجام، كما نجد فيها من آلات الطرب الأخرى العود، والقيثارة والدفوف والمراوِيس، وهي طبول صغيرة، وهناك العَوّاد والمطرب.

التَّجلُوب

التجلوب: من جَلَب الشيء أي أتى به وساقه. وهو عند البحارة الابتهال إلى الله بأن يأتي بالسفن التي تأخرت في رحلتها، ولم تعد في الموعد المتوقع لعودتها. فللسفر من حضرموت إلى الهند أو البصرة أو السواحل أي شرقي أفريقيا أوقات محددة، تكون فيها الرياح ملائمة للسفر إلى هذه الجهات، وكذلك العودة من هذه الجهات إلى حضرموت، كما مرَّ بنا في أثناء الحديث عن السنة البحرية ومواسم

(1) بدر الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004. وانظر القرصنة والأسلحة التي كانت السفن الرحالة تحملها.

الأسفار.

ففي مثل هذه الرحلات الطويلة قد تتأخر السفن عن موعد عودتها إلى موانئها الأصلية بسبب العواصف، أو عدم الحصول على شحنة تجارية، أو غير ذلك من الأسباب؛ فيزداد قلق عائلات البحارة مع مرور الأيام على موعد وصول جميع السفن أو بعضها.

حينئذ تتشاور نساء أقارب البحارة الغائبين في إقامة حفلات التجلوب، وتحدد أماكن إقامتها في بيوت البحارة؛ فتتجمع نساء الحارة التي يقام فيها التجلوب، في الساعة التاسعة ليلاً تقريباً، ومعهن ضاربات الطبول، ويجلسن على الأرض يغنين بأصوات حزينة مع دق الطبول، وأبيات من الشعر كلها تضرع إلى الله بأن يعيد السفن أو السفينة ومن فيها بسلام. ويستمر التجلوب إلى منتصف الليل تقريباً، ويتخلله تناول القهوة والشاي.

ويستمر التجلوب كل ليلة في بيت من بيوت البحارة الغائبين، حتى تصل السفن أو السفينة المتأخرة، ويتحقق غالباً التجلوب، فتصل السفن بعد يوم أو يومين من قيامه؛ فيعتقدون أنها جاءت بالتجلوب. ومن غير أقارب البحارة تحضر النساء بدعوات توجه إليهن من أسرة البحار الغائب التي سيقام عندها التجلوب، ويكون التجلوب بأشعار يبتدعها بعض النسوة.

ولم يكن التجلوب خاصاً بالنساء فقط؛ فأحياناً قد يقوم بحارة

السفن المتأخرة بالتجلوب في السفن، وهي سائرة في البحر، إذا توقفت الرياح الملائمة لمجراها، أو كانت هناك تيارات معاكسة للمجرى، حينئذ يحضر البحارة بالليل الطبول والطيران، ويشرعون في التجلوب مع الغناء والرقص. ويدعون الله أن يسهل عليهم السفر، ويقضون الليل في الغناء والرقص، ولا يقام التجلوب في السفينة إلا حينما يطول السفر، ويعتري البحارة الضيق والملل، فيروحون عن أنفسهم بالتجلوب، ويرددون في أغانيهم أبياتاً كثيرة من الشعر، منهاً مثلاً:

يا الله مع الصّاري قربوا له المراسي يا جليبوه

شِلّوا مع الصاري يا الله مع الصاري يا جليبوه

الصاري بلهجة بحارة حضرموت هو السفينة السائرة، وليس الصاري أي الدقل، ومنه قول سليمان المهري في كتابه «العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية»: «السفر من (دابول) إلى (الذيب): إذا صرّيت من (دابول) فاجر في مغيب التير». وقال أيضاً: «السفر من (قاليقوط) إلى (جردفون): إذا صرّيت من بندر (قاليقوط)، إن أولمك الريح [صار الريح ملائماً لك] يكون مجراك (الجوزاء) أو (التيِّر)». فهي تأتي عند المهري بمعنى أقلع أو أبحر، فهو صاري أي سائر في البحر، وليس بمعنى (سَرَيْت) كما فسره بعضهم، و«يا جليبوه» قد يعني القائمين بالتجلوب.

وللنساء شعر أيضاً، فتقول إحداهن وهي شاعرة ومغنية:

موسمنا بطى ريح البضايع تِنَفَّح باقي الموسم مِصَبِّح

خاف حَسْ سِنجار في القَرب طرّح باقي الموسم مِصَبِّح

لا تقولوا بطى ذا اللِّي في النجم نصّح باقي الموسم مِصَبِّح

هذه الأبيات يشرحها البحار بدر الكسادي على النحو التالي:

ـ «موسمنا بطى»: أي سفننا تأخرت عن موعد وصولها.

ـ «ريح البضايع تنفّح»: البضائع زهور الورد المجفف يجلبها البحارة هدية للنساء في ذلك الزمان من مسقط، وتنفح: فاح. فالشاعرة هنا تقول إنها تشم رائحة الورد المجفف من السفن التي أصبحت قريبة من الميناء؛ وتعني بهذا أنها تشعر أن السفن الغائبة المتأخرة أصبحت قريبة من الميناء، وأنها تشم رائحة البضائع تفوح من السفن. وهذا لطمأنة عائلات البحارة المتخلفين على أن سفنهم سليمة، وقريبة من الميناء، وأنها قد تصل في الصباح.

ـ «باقي الموسم مصبح»: بقية السفن تصل في الصباح.

ـ «خاف حَسْ»: خاف: ربما، وحَسْ: شَعَر، وهي هنا بمعنى شاهد. يقول: ربما شاهدت السفن المتخلفة.

ـ «سنجار في القرب طرح»: السنجار: السفن المترافقة، قد سبق شرحه. وطرّح: أي طارح مراسيه. يقول: ربما شاهد الموسم

المتخلف، أي السفن المتخلفة، سنجاراً طارحاً مراسيه قريباً، فانتظره ليرافقه في المسير، وسيصل في الصباح. وبهذا البيت تريد الشاعرة أن تطمئن عائلات البحارة الغائبين بأن سفنهم ربما تأخرت بسبب رغبتها في مرافقة السفن الراسية في مكان غير بعيد.

ـ «لا تقولوا بطى»: لا تقولوا أن الموسم قد تأخر وصوله.

ـ «ذا اللِّي في النجم نصحّ»: هذا الذي في النجم، النجم: حالة الجو المصاحبة لطلوع النجوم أو غروبها وقت الفجر. و«نصح»: نظر في حالة الجو. تقول: لا تقولوا تأخر هذا الذي نظر في حالة الجو؛ فوجدها غير ملائمة للسفر فتأخر. وبذلك أيضاً تطمئن عائلات من تأخر من البحارة بأن السفن قد تأخرت بسبب عدم ملائمة حالة الجو لسفرها(1).

فالشاعرة كما نرى ملمّة بعادات الملاحة الشراعية؛ فهي في البيت الأول تحاول أن تطمئن أسر المتأخرين من البحارة بأن سفنهم سالمة وقريبة إذ إنها تشم رائحة زهور البضايع تنفح من السفن.

وفي البيت الثاني تقول إن الموسم– أي السفن المتأخرة– ربما صادفت سنجاراً راسياً في أحد الموانئ القريبة، فتأخرت لترافقه في المسيرة؛ فهذا سبب تأخرها.

(1) بدر الكسادي، القاموس البحري، المجمع الثقافي 2004، والشاعرة من (الدِّيس الحامي)، انظر المقدمة.

وفي البيت الثالث تقول إن سبب تأخر السفن ربما كان سوء الأحوال الجوية فانتظرت حتى تتحسن هذه الأحوال وتصير ملائمة لسفرها.

وحفلات (التجلوب) هذه تشبه تلك الحفلات والألعاب التي كانت نساء بحارة الغوص في الخليج العربي يفعلنها عندما يطول انتظارهن لعودة أزواجهن من (هيرات) الغوص، أي مواقع أصداف اللؤلؤ عند انتهاء موسم الغوص. غير أن هذه الحفلات والألعاب وأبيات الشعر التي يغنى بها في أثناء الرقص تختلف عن حفلات (التجلوب) عند نساء بحارة حضرموت، ولاسيما في الشعر. فالشاعرة في (التجلوب) تحاول ـ كما رأينا ـ أن تطمئن نساء البحارة على سلامة أزواجهن وقرب عودتهم؛ أما ألعاب نساء بحارة الغوص وما ينشد فيها من الشعر فتتسم بالسخط على البحر ونواخذة السفن. وأشهرها لعبة: «تُوب تُوب يا بحر» إذ إن النساء يجمعن الحطب ويحملنه إلى الساحل، ثم يشعلن النار فيه بعد العشاء، ويقفزن فوق النار ويدرن حولها، وفي أثناء ذلك يرتفع صياحهن وضحكهن. ثم يحملن العيدان المشتعلة وينزلن بها إلى البحر ويطفئن النار بمياه البحر مع الغناء:

توب توب يا بحر   عمرك الله يا بحر

شهرين والثالث دخل   ما تخاف من الله يا بحر

ويلتقطن حصاة من مقبرة ويلقينها في النار حتى تسخن، ثم يحملنها إلى الساحل، ويقذفن بها في مياه البحر، وتسمى هذه الحصاة «حصاة الويلوف»، فينشدن عند قذفها:

يا حصاة الويلوف   قوديهم قود الخروف

يا حصاة المقبرة   هاتي هوانا بغبّرة

ومن الأعمال التي يتفاءلن بممارستها أنهن يحضرن قطة، ثم يربطن ذنبها بشدة، فتصيح القطة «مِيَاو» فترد النسوة عليها: بتقول «ياو» يعني أن البحارة «جاو» أي حضروا؛ فقلب (الجيم) في النطق (ياءً) سائد عند أهل حضرموت والخليج.

ويشتد سخطهن على نواخذة سفن الغوص فينشدن:

ما تخاف الله نوخذا   الحبل قَصْقَص أيديهم نوخذا

ما تخاف الله نوخذا   ستين روبيّة نوخذا

ما تخاف الله نوخذا   قلّة ويُونيه نوخذا[1]

ما تخاف الله نوخذا   عمى في عينك نوخذا

ويطول انتظارهن لعودة أزواجهن:

حطيّنا الحنّا وبار   نشكيك عند الجبار[2]

عسى هير يغوصونه   ما يلقون فيه محار

(1) قلّة: قَوْصَرَة تمر. «يونيَه» أي «جونيه»: شوال، يعني شوال دقيق.

(2) الدكتور / شوقي خليفة، مجلة «الخليج العربي» العدد السابع 1997م.

فهرس الخرائط والأشكال

المحتويات

الأعراف البحرية وأحكامها

في السفن العربية

لكل مهنة من المهن وحرفة من الحرف تقاليد وأخلاقيات اصطلح المشتغلون في هذه المهنة أو تلك عليها، وجعلوها دستوراً غير مكتوب فيما بينهم، يفزعون إليه لتنظيم شؤون حياتهم المهنية وفض الخلافات والمنازعات بالاعتماد عليه في حال نشوبها.

وقد حاول المؤلف لمّ شعث الأعراف التي كانت تنظم مهنة الإبحار وضم إليها ما رآه ضرورياً: فقد تحدث عن السنة البحرية، وعمال السفينة، وعن أساليب إدارة العمل على ظهرها. وتطرق الحديث إلى لوازم الحياة اليومية وقواعد سير السفن في البحر، وعن الاجراءات المتبعة في حالات الطوارئ، وختم بحثه هذا بالحديث عن عادات وأساطير اعتقدها سكان المدن الساحلية والمشتغلون في عالم البحار على طول ساحل الخليج الذي يحد شبه جزيرة العرب



السعر 50 درهماً



ISBN 978-9948-01-235-1